

Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116505876>

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 26

Wednesday, April 1, 1981

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 26

Le 1^{er} avril 1981

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1981-82
Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40 and L45—Marine
Transportation Program under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1981-1982
Crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40 et L45—
Programme des transports par eau sous la rubrique
TRANSPORTS

APPEARING:

Mr. Robert Bockstael, M. P.,
Parliamentary Secretary to the Minister of
Transport

COMPARAÎT:

M. Robert Bockstael, député,
secrétaire parlementaire du ministre des
Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne
Vice-Chairman: André Maltais

Messrs.

Benjamin	Ellis
Bockstael	Fisher
Campbell (<i>LaSalle</i>)	Forrestall
Deniger	Gass
Dionne (<i>Chicoutimi</i>)	Harquail

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne
Vice-président: André Maltais

Messieurs

Huntington	Mitchell (Mrs.)
Mazankowski	Penner
McDermid	Siddon
McRae	Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b):

On Wednesday, April 1, 1981:

Mr. Forrestall replaced Mr. McKenzie;
Mr. McKnight replaced Mr. Oberle;
Mr. Benjamin replaced Mr. Hovdebo;
Mrs. Mitchell replaced Mr. Parker;
Mr. Gass replaced Mr. Mayer;
Mr. Siddon replaced Mr. McKnight;
Mr. Huntington replaced Mr. Murta.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement:

Le mercredi 1^{er} avril 1981:

M. Forrestall remplace M. McKenzie;
M. McKnight remplace M. Oberle;
M. Benjamin remplace M. Hovdebo;
M^{me} Mitchell remplace M. Parker;
M. Gass remplace M. Mayer;
M. Siddon remplace M. McKnight;
M. Huntington remplace M. Murta.

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, APRIL 1, 1981
(42)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:45 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs Bockstael, Deniger, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Gass, Huntington, Mazankowski, Mrs. Mitchell and Mr. Siddon.

Other Member present: Mr. McCain.

Appearing: Mr. Robert Bockstael, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses: From the National Harbours Board: Mr. Pierre Franche, Chairman. *From the Department of Transport:* Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration; Mr. Ranald Quail, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard and Mr. Jacques E. Clavelle, Director, Ports and Harbours Branch.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated February 26, 1981, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1982 (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, March 26, 1981, Issue No. 24*).

By unanimous consent, the Committee considered Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40 and L45—Marine Transportation Program under TRANSPORT.

The Parliamentary Secretary and the witnesses answered questions.

At 6:02 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:45 o'clock a.m., Thursday, April 2, 1981.

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 1^{er} AVRIL 1981
(42)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 45 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Deniger, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Gass, Huntington, Mazankowski, M^{me} Mitchell, et M. Siddon.

Autre député présent: M. McCain.

Comparaît: M. Robert Bockstael, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins: Du Conseil des ports nationaux: M. Pierre Franche, président. *Du ministère des Transports:* M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne des transports maritimes; M. Ranald Quail, commissaire adjoint, Garde côtière canadienne et M. Jacques E. Clavelle, directeur, Direction des ports et havres.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 26 février 1981 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982 (*Voir procès-verbal du mardi 26 mars 1981, Fascicule n° 24*).

Du consentement unanime, le Comité étudie les crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45—Programme des transports par eau sous la rubrique TRANSPORTS.

Le secrétaire parlementaire et les témoins répondent aux questions.

A 18 h 02, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 2 avril 1981, à 9 h 45.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Wednesday, April 1, 1981

• 1544

[Text]

The Chairman: We shall resume consideration of our Order of Reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1982.

We have before us, Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40 and L45, Marine Transportation Program.

TRANSPORT

A—Department—Marine Transportation Program

Budgetary

Vote 10—Marine Transportation—Operating expenditures—\$280,534,000

Vote 15—Marine Transportation—Capital expenditures—\$116,438,000

Vote 20—Payment to the Canarctic Shipping Company, Limited—\$5,534,000

Vote 25—Payment to the Hamilton Harbour Commission—\$900,000

Vote 30—Payment to the Jacques-Cartier and Champlain Bridges Inc.—\$5,420,000

Vote 35—Payment to the Nanaimo Harbours Commission—\$3,800,000

Vote 40—Payment to the National Harbours Board—\$39,664,000

Non-Budgetary

Vote L45—Loans to the National Harbours Board—\$1,613,000

The Chairman: Is it the wish of the committee to consider these votes together in order to cover a wide range of questions?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you. I wish to welcome here today, the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, Mr. Bockstael, and officials of the department led by Mr. Gordon Sinclair, Administrator of the Marine Transportation Administration. I would ask one of them to introduce the other officials, please.

Mr. Robert Bockstael (Parliamentary Secretary to the Minister of Transport): Mr. Chairman, I am happy to introduce Mr. Gordon Sinclair, the Marine Administrator and to his right, Mr. Pierre Franche, who is the Chairman of the National Harbours Board; Mr. Randal Quail, Deputy Commissioner of the Canadian Coast Guard, and Mr. Jacques Clavelle, Director of Harbours and Wharves. Any of your questions may be directed to any one of these people.

Mr. Mazankowski: How about the parliamentary secretary?

• 1545

Mr. Bockstael: I know very little about it.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mercredi 1^{er} avril 1981

[Translation]

Le président: Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982.

Je mets en délibérations les crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40 et L45, Programme des transports par eau.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports par eau

Budgétaire

Crédit 10—Transports par eau—dépenses de fonctionnement—\$280,534,000

Crédit 15—Transports par eau—dépenses en capital—\$116,438,000

Crédit 20—Paiement à la Compagnie de navigation Canarctic Limitée—\$5,534,000

Crédit 25—Paiement à la Commission du port de Hamilton—\$900,000

Crédit 30—Paiement à la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée—\$5,420,000

Crédit 35—Paiement à la Commission du port de Nanaimo—\$3,800,000

Crédit 40—Paiement au Conseil des ports nationaux—\$39,664 000

Non-budgétaire

Crédit L45—Prêts au Conseil des ports nationaux—\$1,613,000

Le président: Plaît-il au comité que ces crédits soient mis en délibérations ensemble afin d'avoir un plus grand choix de sujets?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci. Aujourd'hui, j'aimerais souhaiter la bienvenue à M. Bockstael, secrétaire parlementaire au ministère des Transports, ainsi qu'aux fonctionnaires du ministère sous l'égide de M. Gordon Sinclair, directeur des transports maritimes. Je leur demanderais de bien vouloir se présenter.

M. Robert Bockstael (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le président, c'est avec beaucoup de plaisir que je vous présente M. Gordon Sinclair, administrateur du transport maritime et, à sa droite, M. Pierre Franche, président du Conseil des ports nationaux. Ensuite, nous avons M. Randal Quail, commissaire adjoint de la garde côtière et M. Jacques Clavelle, directeur des ports et hâvres. Tous ces fonctionnaires seront en mesure de répondre à vos questions.

M. Mazankowski: Et le secrétaire parlementaire?

M. Bockstael: Je ne suis pas très au courant.

[*Texte*]

The Chairman: You do not want to admit that, obviously.

Just a reminder to members that the first questioner for each party has a maximum of 20 minutes; each subsequent questioner has 15 minutes. We will begin our questioning this afternoon with Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to raise, in particular, a number of questions on the Roberts Bank super-port project. I believe Mr. Franche is representing that project and perhaps the deputy minister can speak to it also. The estimates and in particular the supplement we have received here today on table 29 indicate that some \$47 million has been allocated for the completion of phase two of the Roberts Bank port facilities with \$18.2 million reserved for the 1981-1982 period.

Mr. Chairman, it has been a notion for a long time in the eyes of the National Harbours Board in Vancouver, at least, that the existing one-terminal facility at Roberts Bank had to be expanded to meet the ever-growing demands for bulk materials to be exported from western Canada, from British Columbia in particular, in the form of coal, sulphur, potash, grains, et cetera. The National Harbours Board, some years ago, put forward a proposal to quintuple the size of the existing facility to add four additional pads and an administrative area, which would require massive dredging and the development of a turning basin for large ocean-going, bulk-handling vessels.

The whole project proposed by the National Harbours Board was subjected in the 1978-1979 period to a review under the formal terms of reference of the federal Environment Assessment and Review Panel, the process known as EARP. The result of that review was a Report of the Environmental Assessment Panel, tabled before the Thirtieth Parliament in March, 1979, a report which, in fact, recommended in quite concise terms that approval for the full expansion, as proposed, not be granted.

In fact, that report, which was subsequently approved by the Hon. Len Marchand, then the Minister of the Environment, advocated that at the present time two additional terminals be provided at the site to the south and inshore of the existing terminal.

I want to make it clear, Mr. Chairman, that we in this party recognize the importance of expanding the Roberts Bank facility and have studied the matter at great length under the previous minister, Mr. Mazankowski. Even before he was minister, he took an interest in the need for this expansion. We do not want to appear to be obstructive of the orderly development of that facility.

However, there are two questions that I would like pose today. One relates to the process that was followed subsequent to the EARP review, which appears to be at variance with the procedures that the Minister of the Environment is responsible to implement and the Minister of Fisheries, under Sections 31 and 33 of the Fisheries Act, that the proposed expansion now envisaged would almost encompass the entire area of in-fill envisaged by the first proposal of the National Harbours Board and would include the major turning basin which the EARP report of 1979 recommended against.

[*Traduction*]

Le président: De toute évidence, vous ne voulez pas l'admettre.

J'aimerais vous rappeler que le premier intervenant de chaque parti a droit à un maximum de 20 minutes, et les suivants à 15 minutes. Nous commencerons cet après-midi avec M. Siddon.

M. Siddon: Merci, monsieur le président.

J'aimerais tout particulièrement poser un certain nombre de questions au sujet du projet de super port à Roberts Bank. Je crois que M. Franche est responsable de ce projet et que le sous-ministre peut-être en parler également. Le budget, et en particulier le tableau 29 du budget supplémentaire que nous avons reçu aujourd'hui indique que quelque 47 millions de dollars ont été alloués à la réalisation de la phase deux des installations portuaires de Roberts Bank, réservant 18.2 millions de dollars pour la période 1981-1982.

Monsieur le président, cela fait déjà longtemps que le Conseil des ports nationaux à Vancouver, tout du moins, estime indispensable d'agrandir le terminal de Roberts Bank pour accueillir les quantités toujours croissantes de marchandises en provenance de l'ouest canadien et de la Colombie-Britannique en particulier, qui y transitent pour être exportées: charbon, soufre, potasse, céréales, etc. Il y a quelques années, le Conseil des ports nationaux avait proposé de quintupler la taille des installations existantes en y ajoutant quatre aires de chargement supplémentaires et une zone administrative nécessitant d'importants travaux de dragage et la construction d'un bassin de dégagement pour les gros cargos océaniques.

L'ensemble de ce projet proposé par le Conseil des ports nationaux a été soumis en 1978-1979 au processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement. Les résultats de cet examen ont fait l'objet d'un rapport du comité d'évaluation en matière d'environnement déposé lors de la trentième législature en mars 1979. Ce rapport recommandait en termes très précis que ce projet ne soit pas accepté dans son intégralité.

Ce rapport, qui a été par la suite approuvé par l'honorable Len Marchand, ministre de l'Environnement de l'époque, préconisait la construction de deux terminaux supplémentaires au sud et à l'arrière des installations existantes.

Qu'il soit bien clair, monsieur le président, que notre parti reconnaît l'importance de l'agrandissement des installations de Roberts Bank, nous avons longuement étudié cette question avec le ministre précédent, M. Mazankowski. Il s'était d'ailleurs intéressé à cette question avant de devenir ministre. Nous ne voulons pas paraître nous opposer à l'expansion ordonnée de ces installations.

Cependant, il y a deux questions que j'aimerais poser aujourd'hui. La première se rapporte au processus qui a été suivi à la suite du PEEE, et qui semble ne pas respecter les procédures que le ministre de l'Environnement a la responsabilité d'appliquer, ainsi d'ailleurs que le ministre des Pêches conformément aux articles 31 et 33 de la Loi sur les pêches. L'agrandissement maintenant envisagé semble comprendre toute la zone envisagée dans la première proposition du Conseil des ports nationaux et comprendre la construction du

[Text]

I am prepared to be convinced that the environmental concerns can be adequately reflected in allowing this project to proceed but, at this point, I am not convinced that the environmental studies have been completed to the satisfaction of the public. As the member for the Delta area, I have not been granted the privilege of seeing the report of a subsequent interdepartmental environmental review committee. I have not been granted the right to see that report. I do not even know if the scientific and technical baseline data is available to justify a return to the large turning basin and the in-filling of two additional bulk-handling pads on the north side of the causeway and one additional pad on the south side, as presently proposed in the form of a tender document which is presently being reviewed by the department.

• 1530

I am concerned because we have seen in recent days what happens in the final stages of completion of a project such as the Amax project, which is going to be dumping large quantities of mine tailings into the Indian Arm or Alice Arm in northwestern British Columbia. All of a sudden we have the proponent of that project, in that case a private-sector industry, being told that they should perhaps contemplate shutting down or delaying the opening of a mill in a community in which they have invested many millions of dollars. My purpose in bringing this matter before the committee today, Mr. Chairman, is to ensure that a similar consequence does not befall the Roberts Bank facility at the point where it might be on the verge of snipping the ribbon, in which case, if the public has not been adequately involved, and if the proper environmental reviews have not been conducted, we may be faced with a massive public outcry, and indeed, an attempt to obstruct the opening of a project which was completed contrary to the recommendations of the EARP panel when it followed the formal mandate that it had been given by this Parliament.

I am concerned then in particular because a briefing note that I received on September 19, 1979, authored by Yvan Gagnon, Director of Policy Planning and Development Branch for the Minister of Transport, reflects the concern the Department of Transport has that these environmental considerations be very carefully reflected in the process that is followed. This briefing note was supplied to me by the former Minister of State responsible for Transport, the Hon. Robert Howie, and the closing paragraph is quite telling. It reads as follows:

NHB has taken the position that it will not develop Roberts Bank until its environmental acceptability and economic desirability have been tested and proven. The constraints recommended by the Environmental Impact Statement . . .

That is this document.

. . . are being examined in local consultations with a view to reaching an early workable and mutually acceptable solution.

[Translation]

bassin de dégagement qui avait été rejetée dans le rapport du PEEE de 1979.

Je suis prêt à me laisser convaincre que les problèmes d'environnement peuvent être réglés de manière satisfaisante, mais je ne suis pas pour autant convaincu que ces études portant sur l'environnement aient été réalisées à la satisfaction du public. Député de la région du Delta, je n'ai pas eu le privilège de voir le rapport ultérieur d'un comité interministériel chargé d'étudier les questions d'environnement. On ne m'a pas autorisé à voir ce rapport. Je ne sais même pas s'il existe des données scientifiques et techniques permettant maintenant de justifier la construction de cet important bassin de dégagement et la construction de deux aires de manutention supplémentaires sur la rive nord du chenal et d'une autre sur la rive sud comme cela est proposé actuellement dans un cahier de charges étudié par le ministère.

Cela m'inquiète car, depuis quelques jours, nous avons pu voir ce qui arrive dans les dernières étapes de réalisation d'un projet comme l'usine Amax qui déversera de vastes quantités de déchets miniers dans le bras Indian ou le bras Alice, dans la nord-ouest de la Colombie-Britannique. Tout d'un coup, les parrains du projet, en l'occurrence une entreprise privée, se font dire qu'ils devraient songer à fermer l'usine ou à en retarder l'ouverture, dans une localité où ils ont déjà investi des millions de dollars. Si j'en parle ici aujourd'hui c'est pour m'assurer que la même chose ne se reproduira pas dans le cas des installations de Roberts Bank où, à la veille de l'inauguration, la population n'ayant pas assez participé et les tests écologiques indiqués n'ayant pas été menés, on risque de soulever un tollé parmi la population qui essaiera peut-être de s'opposer à l'exploitation puisque le projet va à l'encontre des recommandations des responsables du PEEE qui ont, eux, respecté le mandat officiel que leur avait confié le Parlement.

Je suis d'autant plus inquiet que j'ai reçu, le 19 septembre 1979, une note de service rédigée par Yvan Gagnon, directeur des politiques, de la planification et du développement au ministère des Transports et dans laquelle il dit que le ministère tient absolument à ce que les aspects écologiques soient pris en considération dans tout le processus suivi. Cette note m'a été remise par l'ancien ministre d'État responsable des Transports, l'honorable Robert Howie et le dernier paragraphe en est fort révélateur. Il se lit comme suit:

Le CPN a décidé de ne pas exploiter Roberts Bank tant que les avantages économiques du projet et sa sécurité pour l'environnement n'auront pas été étudiés et confirmés. Les contraintes recommandées dans l'exposé des incidences écologiques . . .

C'est ce document-ci.

. . . font l'objet en ce moment de consultations locales dans le but de trouver une solution facile à appliquer et acceptable pour toutes les parties.

[Texte]

I take that, Mr. Chairman, as a commitment by the ministry that all of these environmental checks and balances will have been measured, that the process will have been subject to full public reporting, that I as a member of Parliament for the area should have been entitled to access to the technical documents explaining why we could return to the dredging of a massive turning basin, why we could contemplate a one-season dredging project and, from a fisheries point of view, why we could contemplate building pads on the north side of the causeway, contrary to the recommendations of the EARP panel? I have sought the technical substance justifying a return to something very much closer to the original plan and have not been granted that.

So before I get into my second aspect which deals with the contracting and the tender process, which is on the verge of decision this week, I would like to have the officials respond to my concerns regarding the process that has been followed, apparently at variance with the environmental assessment and review procedures adopted by this government, and without the public consent of either the Minister of Fisheries or the Minister of the Environment. Both ministers have told me through their officials that they are aware of the project and the precise words of the Minister of the Environment, stated in the House yesterday in reply to my question, were:

I can say to him that we do not have environmental objections to the project proceeding as planned.

Mr. Chairman, that type of a negative statement is not good enough. The Minister of the Environment and the Minister of Fisheries have to give their positive consent, and perhaps Cabinet, by Order in Council, should give its positive consent before going to tender, before the awarding of contracts so that their position could be subject to scrutiny through the full public process. So I wonder if the officials might respond to those opening observations?

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Pierre Franche (Chairman, National Harbours Board): Mr. Chairman, in the case of the Roberts Bank situation, following the EARP process, various discussions were held with the federal Department of Environment and with Transport Canada, on the navigational aspects of the turning basin, and on the number of pads to be built. A committee was struck, the interdepartmental environmental review committee that hon. member referred to, and there were also discussions with the provincial government in the environment field.

Frankly, all those discussions were conducted at the local level because that is really where the officials were, who could deal with it. Out of that came an acceptance by the province and by the federal Department of Environment that the modified approach to developing Roberts Bank was acceptable. As long as the construction developed, there was a certain amount of money budgeted for mitigating some of the side effects of the construction. It is on that basis that we obtained government approval to go ahead with three additional pads, one on the south side and, as correctly pointed out by the honourable member, two on the north side, which were not recommended

[Traduction]

Si je ne m'abuse, monsieur le président, le ministère s'est engagé à faire dûment étudier les incidences sur l'environnement, à ce que le processus soit pleinement public, à ce que j'aie, à titre de député de la région, accès à tous les documents techniques expliquant pourquoi on devrait recommencer à draguer un bassin de dégagement, pourquoi on pourrait envisager une saison de dragage et pourquoi, pour les pêcheurs, on pourrait envisager de construire des aires de manutention sur la rive nord du canal, contrairement aux conclusions du PEEE? J'ai demandé qu'on me justifie les avantages techniques d'en revenir à un projet beaucoup plus proche du plan original, mais on ne m'a pas répondu.

Avant de passer à un second aspect, celui des contrats et des appels d'offres, puisque la décision doit être prise cette semaine, je voudrais que les fonctionnaires me rassurent sur le processus suivi, processus qui semble légèrement différent du processus d'examen et d'évaluation en matière d'environnement adopté par le gouvernement et sans le consentement exprès du ministre des Pêches ou du ministre de l'Environnement. Les deux m'ont dit, par l'entremise de leurs fonctionnaires, qu'ils étaient au courant du projet et je vous cite d'ailleurs la réponse exacte que m'a donnée hier à la Chambre le ministre de l'Environnement:

Je puis lui dire que, sur le plan écologique, nous n'avons pas d'objections à ce que le projet soit réalisé conformément au plan.

Monsieur le président, une telle affirmation négative ne suffit pas. Le ministre de l'Environnement et celui des Pêches doivent vraiment donner leur consentement, à moins que ce ne soit le Cabinet, par voie de décret du Conseil, avant qu'il y ait appel d'offres et attribution des contrats, afin que leur position puisse faire l'objet d'un examen public. Est-ce que les fonctionnaires pourraient répondre à cela?

Le président: Monsieur Franche.

M. Pierre Franche (président, Conseil des Ports nationaux): Monsieur le président, dans le cas du port de Roberts Bank, il y a eu, conformément au PEEE, diverses discussions avec le ministère fédéral de l'Environnement et Transports Canada à propos de la navigation dans le bassin de dégagement et du nombre d'aires de manutention. On a donc constitué un comité, le Comité interministériel d'examen des incidences environnementales dont a parlé le député. On en a également discuté avec les responsables de l'environnement au gouvernement provincial.

Franchement, ces discussions se sont tenues à l'échelle locale puisque c'est là que se trouvaient les fonctionnaires vraiment au courant. À l'issue de ces discussions, le gouvernement provincial et le ministère fédéral de l'Environnement ont accepté le projet modifié de Roberts Bank. Tant que la construction se faisait, on gardait un certain montant pour mitiger certains des effets secondaires de celle-ci. C'est ainsi que nous avons obtenu du gouvernement l'autorisation de construire trois aires de manutention supplémentaires, une sur la rive sud et deux sur la rive nord qui, comme l'a fait remarquer le député, n'étaient pas recommandés par le CEEE. Il fallait

[Text]

at that time by the EARP projects. There were safety considerations; there were new facts, I think, brought to light to the committee, and it was felt that the effect of the construction would not be harmful to the environment as long as certain sums were allowed for mitigating or correcting certain measures. We stuck by the recommendations of the EARP committee very closely on the dredging season, that was obvious, from September to the end of February, a six month dredging period.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I have been advised by Vancouver officials of the EARP panel that subsequent to the filing of their report, they have not been consulted in this further process. I wonder if our official, Mr. Franche, might indicate why that has been the approach taken.

Secondly, the decision to go for the large turning basin, which is apparently required by some kind of international standard—is that documented in any written form? If the environmental constraints against the northside pads, which had been reflected in the EARP report, have been removed, where is the technical data base to justify that? Out of all this, where is the report of the Environmental Review committee which has been meeting for more than a year on this subject. Is it available for members of Parliament and the public to scrutinize? I might point out that the only public contact on the final version, after all of the hundreds of thousands of dollars that were spent on the EARP review, was in the form of a public information meeting, sponsored by the proponent, the National Harbours Board in Delta, B.C. in December, at which there was no detailed technical information provided. To my knowledge there has been no subsequent technical information provided, no contemplation of further public hearings. I am aware of the problems that delay might create, aware enough to state that the Harbours Board had a mandate two years ago to go ahead and build two pads, and could have had an additional coal handling capacity of some 12 million metric tons by this point, had they followed the original recommendations and then perhaps expanded in a third phase later on to provide the additional amenities required. I do not understand why two years later down the road, we have not gone through the process of checking back with the EARP panel, of holding formal public hearings. I do not have any technical information on which to decide whether the Harbours Board is doing the right thing. I wonder whether our officials might tell me and members of this committee, whether such technical information and a final report from the review panel is now available.

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Mr. Chairman, the honourable member's question, deals with quite a few areas. Today, frankly, I do not possess all the details at hand. Since I am going to be here on Tuesday, it would be my pleasure, if it were the wish of the Chair, to get all the information out of Vancouver to answer better the member's question.

M. Siddon: Mr. Chairman, I would very much appreciate that, and I thank Mr. Franche for the assurance . . .

[Translation]

tenir compte de la sécurité; de nouveaux faits ont été portés à l'attention du comité et on a cru que la construction n'aurait pas d'effets écologiques préjudiciables pour autant qu'un budget était prévu pour mitiger ou régler certains problèmes. Nous avons respecté les recommandations du CEEE relatives à la saison de dragage, soit six mois de septembre à fin février, évidemment.

M. Siddon: Monsieur le président, des membres de Vancouver du CEEE m'ont dit qu'une fois leur rapport déposé, on ne les a plus consultés. M. Franche pourrait-il nous dire pourquoi il en a été ainsi?

Quand on a décidé de draguer un grand bassin de dégagement, ce qui est indispensable d'après certaines normes internationales, a-t-on préparé quelque chose par écrit? Si les conditions écologiques qui s'opposent à la construction d'aires de manutention sur la rive nord, comme le dit le CEEE dans son rapport, ne tiennent plus, où peut-on trouver les données techniques le prouvant? Où se trouve donc le rapport du comité d'examen et d'évaluation des incidences environnementales qui se réunit depuis plus d'un an pour étudier la question? Le rapport est-il à la disposition des parlementaires et du grand public qui voudrait l'étudier? Malgré les centaines de milliers de dollars qu'a coûtés cette étude des incidences environnementales, la seule fois où la population a pu entendre parler de la version définitive du rapport a été au moment d'une séance d'information publique organisée par le parrain du projet, le Conseil des ports nationaux, à Delta, en Colombie-Britannique, en décembre dernier. Et encore n'y a-t-on fourni aucun détail technique. A ma connaissance, on n'en a pas fourni davantage par la suite et on n'a pas songé à tenir d'autres audiences publiques. Je sais quels problèmes pourrait créer un retard, assez pour savoir que le Conseil des ports nationaux a obtenu l'autorisation, il y a deux ans, de construire deux aires de manutention, ce qui lui aurait permis de pouvoir déplacer maintenant quelque 12 millions de tonnes métriques de houille de plus, du moins s'il avait suivi les recommandations initiales et décidé d'une troisième étape de construction permettant de fournir les autres installations nécessaires. Je ne sais pas pourquoi, deux ans plus tard, on n'a pas encore vérifié auprès du CEEE s'il était possible de tenir des audiences publiques officielles. Je n'ai aucune donnée technique me permettant de décider si le Conseil des ports nationaux fait ce qu'il se doit. Je me demande si nos témoins pourraient nous dire si le CEEE peut maintenant fournir un rapport final et des données techniques.

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Le député aborde plusieurs aspects dans sa question. Je n'ai franchement pas tous les détails pour l'instant. Comme je dois revenir mardi, si vous le désirez, je me ferai un plaisir de me renseigner à Vancouver pour mieux vous répondre.

M. Siddon: Je vous en serais très reconnaissant et je remercie M. Franche de cette promesse.

[Texte]

The Chairman: Five minutes, Mr. Siddon.

Mr. Siddon: That leads to the second part of my question, and I think I can do it in five minutes. It has to do with the fact that the seventy day expiry period on the tenders which were called on 19 January passes 4 April, this Saturday. The concern I have is that the tenders may be let to embark on a project that has not been subjected to all the necessary environmental checks and not to public scrutiny. That date will be passed; the government will be locked into a \$35 million-plus commitment and further down the road we could face very serious problems. It is my understanding and I believe the minister confirmed this in the House yesterday, that Treasury Board will announce approval of a contract for the dredging at Roberts Bank to develop this much larger scale project, essentially end-running the whole EARP process and going back to something almost of the same scale as the original concept; that they will announce that contract by this Saturday in the amount of some \$35 million to a foreign-owned dredging company using foreign dredging equipment, perhaps of Dutch origin, and that the contract will give certain concessions on import duty to this foreign dredging company.

• 1600

That seems to run, Mr. Chairman, at variance with the very clear-cut policy statement received by my honourable colleague, the member for Surrey-White Rock-North Delta, Mr. Friesen, and signed by the Minister of Transport. If I might just read quickly from that policy statement, it indicates:

that on a dredging contract of this nature—and the question Mr. Friesen had asked was with regard to Roberts Bank—that the standard federal government construction contract would require the contractor to use Canadian labour and material in the performance of the work to the full extent that they are procureable, consistent with proper economy and the expeditious carrying out of the work. The contractor shall also employ labour from the locality where the work is being performed. Furthermore, where dredging operations constitute a significant portion of the work, there is an additional requirement,

and I am quoting from the Minister . . .

that dredges and other plants that are used, must be of Canadian or United Kingdom registry and be of Canadian or United Kingdom make or manufacture. The United Kingdom equipment must have been in Canada at least one year prior to, the date of the tender call.

It is fair to point out that on the subsequent page, the minister grants an out there, in that he says:

Notwithstanding the normal make and registry requirements . . . other . . . inter-related aspects of a project, such as the size of the project together with time and environmental factors may indicate that foreign-owned equipment is required.

Now, the means by which that discretion is granted to the officials of the National Harbours Board is that there is a discretionary power within the board and through the Treas-

[Traduction]

Le président: Il vous reste cinq minutes, monsieur Siddon.

M. Siddon: Cela m'amène à la seconde partie de ma question que je peux certainement vous poser en cinq minutes. Le délai de 70 jours pour l'appel d'offres lancé le 19 janvier dernier se termine le 4 avril prochain, c'est-à-dire samedi. Je crains fort que les soumissionnaires ne soient obligés de se lancer dans un projet qui n'a pas du tout fait l'objet de tous ces tests écologiques et examens publics nécessaires. Le délai va expirer et le gouvernement se retrouvera obligé d'engager plus de 35 millions de dollars dans un projet qui pourrait soulever, plus tard, de très graves problèmes. Si j'ai bien compris, et c'est ce que le ministre a mentionné hier à la Chambre, le Conseil du Trésor est censé annoncer l'approbation d'un contrat pour le dragage de Roberts Bank qui permettra la construction de cette nouvelle grosse infrastructure. En fait, on annule tous le travail du CEEE pour en revenir à un projet qui a quasiment la même envergure que l'idée initiale. On va donc annoncer samedi l'attribution d'un contrat de l'ordre de 35 millions de dollars à une société de dragage étrangère qui se sert d'équipement étranger, peut-être d'origine néerlandaise, et ce contrat lui concèdera, en plus, des exemptions douanières spéciales.

Voilà qui semble contredire l'énoncé de politique très, très spécifique qu'a reçu mon collègue, le député de Surrey-White Rock-North Delta, M. Friesen, énoncé qui était signé par le ministre des Transports. Permettez-moi d'ailleurs de vous en lire un extrait, et je cite:

Pour un contrat de dragage de cette nature—la question de M. Friesen porte sur Roberts Bank—le contrat de construction standard du gouvernement fédéral exigerait de l'entrepreneur qu'il utilise de la main-d'œuvre et du matériel canadiens pour réaliser son travail, du moins dans la mesure où ceux-ci sont disponibles, et où ce serait une façon raisonnablement rapide et économique de procéder. L'entrepreneur doit également employer des travailleurs de la localité où se fait la construction. En outre, quand il s'agit surtout d'un travail de dragage, il y a une condition supplémentaire

et je cite toujours

à savoir que les dragues et autres machines utilisées doivent être enregistrées et fabriquées au Canada ou au Royaume-Uni. S'il s'agit d'un équipement originaire du Royaume-Uni, il doit avoir été au Canada au moins un an avant la date à laquelle est lancé l'appel d'offres.

Remarquons toutefois qu'à la page suivante, le ministre laisse une porte de sortie puisqu'il écrit:

malgré les exigences habituelles pour le lieu de fabrication et d'enregistrement . . . d'autres aspects corollaires d'un projet, par exemple son envergure, le temps disponible pour sa réalisation et les incidences écologiques, peuvent nécessiter l'utilisation d'équipement étranger.

Comment donne-t-on une telle autorisation au Conseil des ports nationaux? Le Conseil a le pouvoir discrétionnaire, par l'entremise du Conseil du Trésor, d'imposer un droit de douane

[Text]

sury Board to assign an import duty charge against any foreign bidders by one of two means: either by levying a flat 25 per cent of the value of that equipment that is to be brought into Canada or by levying on the basis of one-one-hundred-and-twentieth of the book value of that equipment to be levied for each month that equipment is used in Canada.

I am of the understanding that if the latter rule is applied, a foreign dredger will be the low bidder on this project, underbidding a Canadian contractor by a very, very marginal amount, and that on that basis National Harbours Board is prepared to go ahead and award the contract to this foreign dredging consortium. Now that concludes and seems to be reflected in the answer given to me by the Minister of Transport yesterday because in laying out my information to the effect that the contract would go to this foreign dredging company using foreign dredging equipment and that the announcement would come within three or four days and that the foreign dredging consortium would receive special concessions regarding duty exemptions, this was the minister's reply yesterday in the House of Commons. I am almost finished, Mr. Chairman. The minister replied:

Madam Speaker, that is exactly it; such a decision will be announced.

I take that to mean that the terms of the decision and the award to a foreign company as I had alleged in the House, was confirmed yesterday in the House of Commons by the minister when he said:

... that is exactly it; such a decision will be announced. I think the decision will come forward on April 4.

I would like to know if the officials here today will confirm that such a decision is indeed to be made and to be announced, as the minister indicated in the House yesterday, and if so, how they justify giving special consideration not to a Canadian bidder on this project but to a foreign bidder.

Mr. Franche: Thank you, Mr. Chairman. First of all, it is a fact that the limit for the tender bid is Saturday 4 April and that the decision will be announced by that time by the Minister of Transport. As to the fact that foreign bidders were invited, that was part of the size and the complexity of the project, which does not lead one to the conclusion that it is a foreign bidder, because it is tied quite closely to what you have referred to as the interpretation of the Department of National Revenue Act, of one one-twentieth per month versus 25 per cent. That decision is not, Mr. Chairman, in the hands of the National Harbours Board. It lies in the hands of Revenue Canada, the Department of National Revenue, which itself relies on the opinion of CTC, the Canadian Transport Commission, whether or not dredges are available in Canada to do the job.

• 1605

The Chairman: Thank you, Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, just a concluding comment, if I might. The bid sheet that I have before me shows that the low bidder on both a one-season and a two-season dredge is the

[Translation]

spécial aux soumissionnaires étrangers soit en prélevant un forfait de 25 p. 100 *ad valorem* sur l'équipement qui doit être importé au Canada, soit en prélevant chaque mois un cent-vingtième de la valeur comptable du matériel utilisé au Canada.

Je crois comprendre que, si l'on choisit cette dernière formule, une entreprise étrangère de dragage peut fort bien présenter une offre à peine inférieure à celle d'un concurrent canadien et c'est pourquoi le Conseil des ports nationaux est disposé à accorder le contrat à ce consortium étranger. Cela semble confirmé par ce que m'a répondu hier le ministre des Transports puisque, quand j'ai dit ce que je savais, entre autres que le contrat serait accordé à une société de dragage étrangère utilisant du matériel étranger et que cela serait annoncé d'ici trois ou quatre jours et qu'en outre le consortium étranger jouirait de concessions spéciales au chapitre des exemptions douanières, voici ce que m'a répondu le ministre hier à la Chambre des communes—j'ai presque terminé, monsieur le président—et je cite:

Madame le président, c'est tout à fait vrai. La décision sera annoncée ...

Ce qui signifie je crois qu'hier, à la Chambre des communes, le ministre a confirmé mes allégations voulant que le contrat soit accordé à une société étrangère aux conditions dont j'ai parlé, et je cite à nouveau:

... c'est tout à fait vrai. La décision sera annoncée le 4 avril je crois.

Je voudrais savoir si les fonctionnaires qui sont ici aujourd'hui peuvent me confirmer qu'une telle décision doit bel et bien être prise et annoncée, comme l'a dit le ministre hier à la Chambre et, le cas échéant, comment justifier qu'on n'ait pas accordé une attention particulière à un soumissionnaire canadien mais bien à un soumissionnaire étranger.

M. Franche: Merci, monsieur le président. Tout d'abord, il est vrai que la date limite pour le dépôt des soumissions est le samedi 4 avril et que la décision sera alors annoncée par le ministre des Transports. Quant au fait qu'il y a eu appel d'offres à l'étranger, c'est normal étant donné l'envergure et la complexité du projet. Cela ne signifie pas nécessairement qu'une entreprise étrangère sera choisie car cela dépend beaucoup de l'interprétation de la Loi sur le ministère du revenu national dont vous avez parlé, à savoir si on choisira comme formule un un cent-vingtième par mois ou 25 p. 100. Ce n'est pas au conseil des ports nationaux à décider, mais bien au ministère du Revenu national qui se fie à l'avis de la Commission canadienne des transports, laquelle décide s'il existe au Canada des dragues capables d'un tel travail.

Le président: Merci, monsieur Siddon.

M. Siddon: Monsieur le président, vous me permettez de faire une dernière observation? Le cahier des charges que j'ai sous les yeux montre que le plus bas soumissionnaire à la fois

[Texte]

Canadian contractor. He has the equipment to do it within one season, according to the sheet I have before me, and I understand National Harbours Board official went to Florida or Georgia to determine if equipment in the U.S. was available. I cannot understand why that should be the case if the equipment is clearly available from a Canadian source and the bids are on a very, very competitive basis.

Mr. Deniger: On a point of order, Mr. Chairman, could Mr. Siddon identify the Canadian company?

Mr. Siddon: The Canadian company is Dillingham—Sceptre.

The Chairman: Do you wish to comment, Mr. Franche?

Mr. Franche: Yes. It is very normal, Mr. Chairman, that our staff, in any bid situation, whether they are close, or not close at least on the two low bidders, especially in the dredging field, look at the availability of the equipment, the state of the equipment, whether it is in good condition to perform the job or whether it is in dilapidated condition. In this case, you had one low bidder, a Canadian, and one low bidder, depending on the option, foreign-owned; therefore, our staff went to look at both equipments, in the period we were assessing their ability to do the job, to put us in a position to refer the matter to Revenue Canada for a decision.

I find it quite normal and I am quite aware that they were going down in the United States to look at the lowest of the foreign bidders in this case, and that was the proper thing to do.

The Chairman: Thank you, Mr. Siddon.

Mrs. Mitchell.

Mr. Siddon: I would just like to assert that the process is very much open to abuse.

The Chairman: Sorry, Mr. Siddon.

Mr. Siddon: That is all I am saying.

The Chairman: Okay.

Mr. Siddon: The process is open to abuse.

The Chairman: Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: Thank you, Mr. Chairman. I might say that our usual representatives to this committee have been struck with illness this afternoon so I am very glad to be here to raise some of the questions that have come to me, as the member for Vancouver East.

I may not be quite sure just which gentleman I should be directing these to, but the first question I wanted to ask about is the whole question of foreign-flag shipping between Canadian ports. What is the status of the Canadian Shipping Act and what revisions may be needed or certainly are needed, to protect and expand Canadian shipping?

In particular, I would like to refer to some documents that came to our attention from one of the Maritime unions which inquired why a particular foreign-flag vessel was given a permit to deliver products between two Canadian ports, in this

[Traduction]

pour le dragage sur une saison et sur deux saisons est une entreprise canadienne qui a l'équipement voulu pour draguer sur une saison, et je crois qu'un représentant du Conseil des ports nationaux s'est rendu en Floride ou en Georgie pour voir si du matériel américain ne serait pas disponible là-bas. Je ne comprends pas pourquoi on agirait ainsi si un Canadien dispose vraiment de l'équipement nécessaire et si sa soumission est compétitive.

M. Deniger: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. M. Siddon pourrait-il nommer cette société canadienne?

M. Siddon: Il s'agit de la Dillingham—Sceptre.

Le président: Avez-vous quelque chose à dire, monsieur Franche?

M. Franche: Oui. C'est tout à fait normal que notre personnel, à la suite d'un appel d'offres, que les soumissions soient ou non très semblables, du moins pour les deux plus bas soumissionnaires, se renseigne, surtout pour le dragage, enfin de savoir si le matériel est bel et bien disponible, dans quel état il se trouve, et s'il est en mesure de servir. Dans ce cas-ci, sur deux plus bas soumissionnaires, il y avait une entreprise canadienne et une étrangère. Notre personnel est donc aller examiner l'équipement des deux entreprises, au moment d'évaluer le sérieux de leurs soumissions, afin que nous puissions présenter des recommandations à Revenu Canada qui devra décider.

Il est tout à fait normal d'aller aux États-Unis pour y rencontrer le plus bas des soumissionnaires étrangers, et j'en étais parfaitement au courant.

Le président: Merci, monsieur Siddon.

Madame Mitchell.

M. Siddon: Je tiens à dire que cette façon de procéder ouvre la porte à tous les abus.

Le président: Excusez-moi, monsieur Siddon.

M. Siddon: Je n'en dirai pas plus.

Le président: Très bien.

M. Siddon: Mais cela peut mener à des abus.

Le président: Madame Mitchell.

Mme Mitchell: Merci, monsieur le président. Je dois vous dire que les membres habituels de notre parti sont tous malades cet après-midi; c'est pourquoi j'ai le plaisir de venir poser certaines des questions qui m'intéressent puisque je suis député de Vancouver-Est.

Je ne sais pas à qui au juste je devrais adresser mes questions. La première concerne le transport effectué d'un port canadien à un autre par des navires battant pavillon étranger. Que prévoit à ce propos la Loi sur la marine marchande du Canada et quels amendements devraient être apportés afin de protéger la marine marchande canadienne, voire de permettre son expansion?

Je vous renvoie en particulier à des documents qui nous ont été communiqués par l'un des syndicats de gens de mer qui voulait savoir pourquoi un navire battant pavillon étranger s'était vu accorder un permis pour transporter du fret entre

[Text]

case between the port of Vancouver and a Maritime port, I believe, carrying surplus gas from B.C. to Nova Scotia.

I also understand, in checking out further this particular situation, that it was determined that the Japanese oil tanker named the *Carlinka* was, in effect, able to do this because other Canadian shipping companies with tanker fleets had been contacted and these were not available for this particular case.

• 1610

But it brings up the question once again, Mr. Chairman, about the Canada Shipping Act. I would like to know what the status of this act is, and further, what we might be doing which would allow trade between two Canadian ports to be restricted only to Commonwealth flag ships, and I guess it is really the Maritime Code I want to have an update on the status, what the proposed code might do to overcome this problem. I think I asked this about a year ago, and if I recall correctly from Mr. Sinclair's comments there really was very little movement in this direction. It is of course a very serious concern to our men who are working on ships off the coast of Vancouver. I will just pause now for any comments related to this entire matter.

The Chairman: I think, Mrs. Mitchell, you are referring to the coastal shipping act but Mr. Sinclair will answer your question.

Mr. Sinclair: Thank you, Mr. Chairman. At the present time, it is a requirement of the Canada Shipping Act, and particularly the coasting trade sections, that movements between two Canadian ports be carried on Canadian flag vessels unless there is a specific waiver. At the present time, approximately 97 per cent of the movement between Canadian ports is carried in Canadian flag vessels. That portion which is not carried in Canadian flag vessels is almost entirely limited to crude oil movements on the east coast of Canada.

The movement that the member refers to, which was a movement of refined product from the west coast to the east coast to alleviate possible shortages on the east coast, there is no Canadian flag tanker of the size required to make such a movement nor was there one in position. An application was made to the Canadian Transport Commission, the Water Transport Committee, and a waiver was granted for that particular movement. It is significant, as I said earlier, that 97 per cent of the movement between Canadian ports is already in Canadian flag vessels, so the objective is largely achieved, with the exception of some of those crude petroleum movements on the east coast of Canada.

During the past year we have been carrying out extensive consultations with respect to the possible introduction of a coasting trade act in the House of Commons and have, I think, obtained a substantial measure of agreement among parties interested in this subject on both the east and west coasts of this country. I hope to have a final report with recommendations in my hands in the next three months.

[Translation]

deux ports canadiens, en l'occurrence un excédent de gaz, entre Vancouver et un port de la Nouvelle-Écosse.

En vérifiant cette histoire, il semble qu'on se soit rendu compte qu'un pétrolier japonais le *Carlinka*, ait eu le droit de faire la même chose parce que les armateurs canadiens possédant des pétroliers n'avaient aucun bateau disponible à ce moment-là.

Ceci soulève à nouveau, monsieur le président, la question de la loi sur la marine marchande du Canada. Et j'aimerais savoir où on en est dans le cas de cette loi et, de plus, ce qu'on pourrait faire pour réserver le transport entre deux ports canadiens aux bateaux battant pavillon du Commonwealth. Je suppose qu'il s'agit en fait de toute la question du Code maritime, et j'aimerais savoir où on en est dans cette proposition et comment ce projet code pourrait apporter une solution au problème. Je pense avoir posé la question il y a un an, si je me souviens bien, et, d'après les commentaires apportés par M. Sinclair, je crois qu'il y a eu très peu de progrès accomplis. Pour les gens de mer de la région de Vancouver, le problème est très grave et je vais donc m'arrêter ici pour que le témoin puisse répondre.

Le président: Je crois, madame Mitchell, que vous voulez parler de la loi sur le cabotage mais quoi qu'il en soit M. Sinclair va répondre à votre question.

M. Sinclair: Merci, monsieur le président. Pour l'instant, la Loi sur la marine marchande du Canada prévoit, particulièrement dans ses articles qui se rapportent au cabotage, que le transport entre deux ports canadiens doit être fait par des bateaux arborant pavillon canadien à moins qu'il n'y ait une exemption qui soit précisée. Pour l'instant, environ 97 p. 100 du trafic entre ports canadiens est effectué par des navires canadiens. Le reste a trait presque entièrement au transport de pétrole brut sur la côte est du Canada.

Dans le cas dont nous parle le député, il s'agit du transport d'un produit raffiné depuis la côte ouest jusqu'à la côte est en réponse à une éventuelle pénurie. Il n'y avait à ce moment aucun bateau-citerne canadien d'un tonnage suffisant pour assurer ce transport. Une demande a donc été soumise à la Commission canadienne des transports, c'est-à-dire au comité des transports maritimes de la commission, et une dérogation à la loi a été accordée dans ce cas précis. Il est significatif de constater, comme je l'ai déjà dit, que 97 p. 100 du trafic entre les ports canadiens est déjà assuré par des navires canadiens et, par conséquent, l'objectif est tout à fait atteint sauf dans le cas de certains transports de pétrole brut sur la côte est du Canada.

L'an passé, nous avons procédé à des consultations très étendues pour voir si l'on pourrait présenter à la Chambre des communes une loi sur le cabotage. Je crois que cette mesure recevrait un appui important parmi les parties intéressées, tant sur la côte est que sur la côte ouest. J'espère que, dans les trois prochains mois, je recevrai un rapport définitif et des recommandations à ce sujet.

[*Texte*]

With respect to your question on the Maritime Code, it was our previous plan to introduce the Maritime Code in a series of measures over several years, but the advice of many interested parties during the past 18 months was that we should instead seriously consider the option of introducing the Maritime Code as a single piece of legislation. Upon examining that suggestion we came to the conclusion that it was a very worthwhile suggestion and one which we have adopted.

Our work on the Maritime Code in terms of a submission to Cabinet will be completed towards the end of this summer and we hope that we could bring the submission forth to get approval to proceed towards the drafting of legislation which would probably take at least another year and then, upon acceptance of the legislation by Cabinet, introduce it into the House of Commons at that time.

The Chairman: Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: Thank you, Mr. Chairman.

My second question really has to do with the Petroleum Administration Act which certainly affects the whole question of maritime shipping and certainly jobs for marine workers. I am sure you are aware of the concern there is regarding the proposed amendments to the Petroleum Administration Act which would substantially increase the cost of fuel oil for Canadian ships and the fact, although we are supposed to have an all-Canadian oil policy, that Canadian ships in effect will be competing with the American and foreign flag ships to their great disadvantage. In fact, it becomes so serious that the Canadian Merchant Service Guild has certainly felt that this would have a very serious effect on jobs and possibly on the shipping industry.

• 1615

I realize it is a different department, but since there are so many developments that are going on that have such great potential for developing the whole Canadian shipping industry and the implications for Canadian marine transportation and so on in this field, I wonder if you have any comments about this and whether your department has in fact been working with the Department of Energy, Mines and Resources in this regard.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Thank you, Mr. Chairman.

You are quite correct, Mrs. Mitchell, we have been working extensively over the past six months in concert with the Canadian shipping industry and others who are concerned in this matter and have had extensive discussions with both Energy, Mines and Resources and Finance over the past several months in making them fully aware of all the implications that are attendant to the kind of proposals that were put forth at the end of October of last year.

We do not have any final decisions yet from the Minister of Finance or Energy, Mines and Resources, but I think at least one small positive sign is the fact that the implementation of

[*Traduction*]

Quant à votre question sur la création d'un Code maritime, je dirais que nous avons eu l'intention de créer un Code maritime sous forme d'une série de mesures s'échelonnant sur plusieurs années. Mais beaucoup de parties intéressées ont, au cours des dix-huit derniers mois, indiqué qu'il vaudrait mieux avoir un Code maritime qui revête la forme d'une législation unique. En examinant cette proposition, nous en sommes arrivés à la conclusion qu'ils avaient raison et nous avons donc repris leur idée.

Quant à notre échéancier, vers la fin de l'été nous présentons au Cabinet un projet de Code maritime et si nous pouvons obtenir l'autorisation de rédiger un bill, il nous faudra probablement encore une année de plus puis, si le bill est accepté par le Cabinet, il conviendra alors de la soumettre à la Chambre des communes.

Le président: Madame Mitchell.

Mme Mitchell: Merci, monsieur le président.

Ma deuxième question se rapporte en fait à la Loi sur l'administration du pétrole dont les répercussions touchent sans nul doute tout ce trafic maritime ainsi que les emplois dans ce secteur. Je suis sûre que vous êtes au courant des inquiétudes formulées au sujet des amendements proposés à cette loi. En effet, ces modifications auraient pour résultat d'augmenter énormément le prix du mazout utilisé par les navires canadiens et, même si nous sommes censés établir une politique d'autonomie pour le Canada, ce sont les navires canadiens qui sont en concurrence avec les navires étrangers et américains qui se trouveront le plus désavantagés. En fait, la situation devient si grave que la Guilde de la marine marchande du Canada a indiqué qu'elle jugeait en fait ces répercussions très néfastes pour les emplois et peut-être pour les entreprises de transport maritime.

Je me rends compte qu'il s'agit là d'une question qui vise un autre ministère, mais comme il y a tant d'implications pour l'expansion de notre marine marchande et pour le transport maritime en général au Canada, je me demandais si vous auriez des commentaires à nous faire à ce sujet et si votre ministère a collaboré dans ce domaine avec celui de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Merci, monsieur le président.

Vous avez tout à fait raison, madame Mitchell: nous travaillons de façon intensive, depuis six mois, en collaboration avec l'industrie du transport maritime et d'autres secteurs intéressés, et nous avons eu d'importants entretiens à ce sujet avec le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources et celui des Finances au cours des derniers mois. Nous les avons prévenus de toutes les répercussions possibles suite à l'adoption des propositions qui ont été faites à la fin d'octobre dernier.

Nous n'avons pas reçu jusqu'ici les décisions définitives des ministères des Finances et de l'Énergie, des Mines et des Ressources, mais je crois que le fait que la mise en application

[Text]

the measures previously proposed was delayed for at least 30 days from the beginning of this month.

As I said, we have actively participated in this endeavour and we are well aware of the representations of the Canadian Merchant Service Guild and the many, many companies engaged in maritime interests and their customers both to the Minister of Transport as well as to the other ministers involved.

Mrs. Mitchell: Mr. Chairman, following on this subject it seems that almost every day, or certainly every few weeks any way, that in my riding, Vancouver East, which you realize contains the port of Vancouver and many of the maritime unions, and so on, that there are deep concerns and sort of what I would call the symptoms of a lack of planning for the future.

Certainly much of it, I think, now applies to the development in the north. For example, we had complaints about Dome Petroleum contracting for ships in the north that were not using Canadian crews in Arctic waters. That was some time ago. Then during the election we had the question of the floating dry-dock being contracted for in Japan. Certainly if we had had any planning for the future, surely we could have had the capacity and the sense to have that built in Canada. We are paying of course to have it brought back and we are going to pay to ship out our own B.C. coal on it.

Recently there has been a concern in Vancouver East about a Dome Petroleum ship that is being built in Japan. I guess there is not the capacity to do it at this time, but having visited many of the shipyards around the Port of Vancouver, the people there certainly say that if they had more advance planning, if there were more integration between departments, and particularly if there were a major priority to develop Canadian technology for the north and for our coastal waters that we would be able to really develop an industrial strategy and to get these things done in Canada.

Again, I know it is overlapping with other departments, but I wonder if we could have some positive comments on this. Also, I am really keen to know what we can do to get some action in this area because the capacity is there. But if there has to be a ship delivered by July and the shipyards do not know in time enough to do this, and if there has to be a major capital investment for only one ship, of course we are not going to get the contract in B.C.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, with respect to two of the points raised by Mrs. Mitchell; namely the construction of ships or dry-docks, that presently falls under the jurisdiction of the Department of Industry, Trade and Commerce. But I do know from some personal exposure that in the case of the dry-dock there was not the capability of building it here in Canada. For a construction of that type, I am not sure that the

[Translation]

de mesures précédemment proposées a été retardée d'au moins 30 jours à partir du 1er courant, constitue pour nous un signe de bonne augure.

Comme je l'ai dit, nous nous occupons activement de cette question et nous sommes au courant des instances présentées par la Guilde de la marine marchande du Canada et par les nombreuses, très nombreuses sociétés et leurs clients qui ont des intérêts dans le secteur maritime instances qui ont d'ailleurs été présentées tant au ministre des Transports qu'aux autres ministres impliqués.

Mme Mitchell: Monsieur le président, pour continuer dans la même veine, il me semble que presque chaque jour, et au moins chaque semaine, dans ma circonscription, près de Vancouver-est, où comme vous le savez se trouve le port de Vancouver et nombre de syndicats de gens de mer, on s'inquiète vivement de ce j'appellerais ces symptômes avant-coureurs d'un manque de planification à long terme.

Je dirais que, pour l'instant, une grande partie de ces préoccupations se rapporte à la mise en valeur du Nord. Par exemple, nous avons reçu des plaintes comme quoi la Dome Petroleum utilisait dans l'Arctique des bateaux dont l'équipage n'était pas canadien. Ceci s'est produit il y a déjà un certain temps. Puis, au cours de la période électorale, il y a eu toute cette affaire de la cale sèche flottante dont la construction a été accordée par contrat au Japon. Il ne fait pas de doute que, si nous avions établi une planification à long terme, nous aurions pu le faire fabriquer au Canada. Naturellement, nous devons payer pour le transport de cette cale sèche depuis le Japon, et nous allons devoir payer pour faire transporter là-bas notre propre charbon de Colombie-Britannique.

Plus récemment, à Vancouver-est, on s'est inquiété du fait que la *Dome Petroleum* avait fait construire un navire au Japon. Je suppose que nous n'avons pas pour l'instant les chantiers nécessaires pour construire ce navire mais, en visitant les chantiers navals aux alentours du port de Vancouver, les gens m'y ont dit que, si on avait eu une meilleure planification et une meilleure intégration entre les ministères, et si nous avions donné davantage la priorité au développement de la technologie canadienne pour le Nord et les eaux côtières, nous aurions pu avoir notre propre stratégie industrielle et fabriquer notamment ces navires au Canada.

Je sais que cette question touche aussi d'autres ministères, mais je me demande si vous pourriez nous dire quelque chose de positif à ce sujet. De plus, j'aimerais bien savoir quelles seraient les mesures qu'on pourrait prendre dans ce domaine puisque les possibilités existent. Toutefois, s'il faut fournir un navire en juillet et que le chantier naval n'est pas prévenu suffisamment tôt, et s'il lui faut faire un énorme investissement pour construire un seul navire, il est évident que ce contrat sera perdu pour la Colombie-Britannique.

M. Sinclair: Monsieur le président, pour répondre aux deux questions posées par M^{me} Mitchell, la construction navale et les cales sèches, je dirais qu'il s'agit là d'un domaine qui est plutôt de la compétence du ministère de l'Industrie et du Commerce. Mais je sais, d'après mon expérience personnelle, que dans le cas de la cale sèche, nous n'avons pas les installations pour la construire au Canada. Je ne suis pas sûr que dans un cas de ce

[Texte]

investment and the necessary infrastructure by the taxpayers of this country just to build one dry-dock would necessarily be the kind of investment that would warrant serious consideration.

• 1620

With respect to Dome Petroleum building a ship in Japan, they are perfectly at liberty to buy ships anywhere they choose, and many companies buy ships offshore. The type and size of ship they are building at the present time is not capable of being constructed in a Canadian yard. If you are advocating that the taxpayers of the country should finance the very significant expansion of a shipyard to handle that kind of construction on a very limited contractual basis in terms of future orders, then that is a pretty major endeavour and one that one would have to look at very, very closely because the ship is of a specialized nature.

With respect to Dome Petroleum and your comment about the use of foreign crew members on dredges used by Dome Petroleum, they are again perfectly within their legal rights to do so because those dredges are operating outside Canadian territorial waters. However, I believe the company has agreed to undertake certain steps to increase the employment of Canadians on any ship irrespective of where it is working, either inside or outside Canadian territorial waters.

Your comments with respect to an industrial strategy are very far-reaching. What you seem to be suggesting is that we should invest in the necessary infrastructure in this country to do whatever it is we have to do. Perhaps there is some merit in that point of view, but to what extent can you really afford it, and to what extent do you want to do it? If you can only do it for one shipyard in the country, there comes the question of what criteria do you use to decide what shipyard should receive that kind of assistance.

Perhpas, in some measure, your comment will be addressed by Dome Petroleum themselves, who, in view of the possible expansion of their fleet, are seriously considering whether they should build a major shipyard in this country. To the best of my knowledge, while seriously considering it, they have not yet come to a final conclusion.

The Chairman: You have five minutes left, Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: Thank you.

Certainly, I was not proposing a major expenditure for one ship, what I was advocating was some advanced planning so that we could indeed build ships not only for Canada but for other countries as well with the technology for the north and the change that are needed for the future.

In the time I have left, I would like to ask some questions regarding the port of Vancouver, and I presume that is to Mr. Pierre Franche. Let me start first of all with the whole port planning. Certainly, in tours I have done there in the past two

[Traduction]

genre, on puisse envisager sérieusement l'investissement nécessaire pour construire une seule cale sèche. Je ne suis pas sûr que ce serait justifiable aux yeux des contribuables.

Quant à la question de la *Dome Petroleum* qui a fait construire un navire au Japon, je dirais qu'elle avait parfaitement le droit de le faire. Il y a énormément de sociétés qui achètent des navires à l'étranger. De toute façon, les chantiers navals canadiens ne sont pas équipés pour construire des navires de cette taille. Si vous préconisez que le contribuable canadien devrait financer l'expansion à grande échelle des chantiers navals pour pouvoir faire ce genre de construction navale très limitée du point de vue du nombre des contrats, des commandes possibles, il faudrait examiner la question de très, très près car il s'agit là d'une entreprise d'envergure et le navire en question est une unité spécialisée.

Dans le cas des équipages étrangers utilisés sur des dragues de la *Dome Petroleum* ici encore la *Dome Petroleum* avait tout à fait, juridiquement parlant, le droit de procéder ainsi car ces dragues fonctionnent en dehors des eaux territoriales canadiennes. Toutefois, je crois que la société a accepté de s'engager à prendre des mesures pour accroître le nombre de Canadiens qui travaillent sur ces navires, quel que soit l'endroit où ils croient que ce soit dans les eaux territoriales canadiennes ou dans les eaux internationales.

Quant à l'établissement d'une stratégie industrielle, vous voyez loin car, ce que vous semblez proposer c'est que nous investissions dans une infrastructure nationale afin que nous puissions construire ce que nous voulons. Probablement ce point de vue est-il valable, mais jusqu'à quel point pouvons-nous payer la note? Jusqu'à quel point le voulons-nous vraiment? Si vous voulez agrandir un seul chantier naval canadien, il s'agirait de savoir lequel, il faudrait établir un critère pour décider quel serait le chantier naval qui recevrait ce genre d'aide.

Peut-être jusqu'à un certain point la *Dome Petroleum* elle-même répondra à votre question car, vu qu'elle a l'intention d'agrandir sa flotte, elle examine très sérieusement les possibilités de construction au Canada d'un important chantier naval. Mais, que je sache, cette société n'a pas encore pris sa décision.

Le président: Il vous reste cinq minutes, madame Mitchell.

Mme Mitchell: Merci.

Je ne proposais pas, loin de là qu'on fasse des dépenses très importantes pour un seul navire mais je préconisais une planification à long terme afin que nous soyons en mesure de construire des navires non seulement pour le Canada mais aussi pour d'autres pays, en tenant compte de cette technologie particulière au Nord et aussi des changements qui s'imposent dans les années à venir.

Avec le temps qui me reste, je voudrais poser quelques questions au sujet du port de Vancouver et je suppose que je les poserai à M. Pierre Franche. Tout d'abord, pour la planification globale du port, je dirais qu'au cours des visites que j'y

[Text]

or three years, it seems like there are many things that still have yet to be done to make this a very efficient port, not the least of which is decent access roads. In fact, I travelled some of those roads and they are very, very dangerous. I wonder that is being done about that kind of thing.

I was also appalled when I investigated at some length the whole question of the lack of co-ordinated emergency services, the fact that we have four modes of transportation converging in the port of Vancouver and yet we do not seem to have any co-ordinated over-all planning.

I would also like to know what has happened on the fire boat question. National Harbours Board had fire boats which I understand they were withdrawing. No, it was the City of Vancouver that had the fire boats, was it not? It seemed that it surely was a responsibility that National Harbours Board and the whole region get involved.

I would also like to know what kind of taxes are being paid by the port of Vancouver on behalf of National Harbours Board. When I remember the concerns being expressed by municipalities, it seems that there was some unfairness at their wharves; for example, there was not really full compensation to the municipality which has to pay for a lot of the headaches, certainly, and the access and infrastructure related to the port. I would also like to get into that "user pay" question, but perhaps I will see just what time we have left.

• 1625

The Chairman: I doubt that you will have that time today, Mrs. Mitchell. Mr. Franche.

Mr. Franche: Thank you, Mr. Chairman. I will take the four questions. With respect to the access roads which the honourable member, Mrs. Mitchell, has been referring to, I presume you are talking about the peripheral road around the harbour on the Vancouver side, it is a fact that it is in pretty bad condition. We have a program that is on right now . . .

Mrs. Mitchell: It has been a long time.

Mr. Franche: . . . over about three years, step by step every year, to invest in and improve this harbour road around the harbour itself.

With respect to the fire boat, many years ago—and this will relate now to the taxes that the National Harbours Board pays—when it was agreed that the National Harbours Board would pay grants in lieu of taxes, the quid pro quo to that was that the fire boat would be taken over by the City of Vancouver. I know that the problem of the City of Vancouver is that they are paying the whole bill and the other municipalities around do not wish to share in that bill, and to those municipalities we also pay grants in lieu of taxes. It is the only place where we have a fire boat, with the exception of Montreal.

I will explain Montreal. In Montreal the fire equipment—they are not fire boats—is supplied by private enterprise on the tugs of McAllister Towing and Salvage Company and whenever required on occasion they supply this facility for fighting

[Translation]

ai effectuées ces deux ou trois dernières années, je me suis rendu compte qu'il restait encore beaucoup à faire si on voulait que ce port devienne efficace et qu'il fallait établir avant tout de bonnes voies d'accès. En fait, j'ai emprunté certaines routes et elles sont très dangereuses. Que fait-on donc à sujet?

J'ai aussi été abasourdi de voir que les services d'urgence manquaient totalement de coordination: quatre modes de transport convergent vers le port de Vancouver et il ne me semble pas y avoir de planification d'ensemble coordonnée.

J'aimerais aussi savoir quelle est la situation pour le bateau-pompe. Le Conseil des ports nationaux possédait des bateaux-pompes mais je crois comprendre qu'il est en train de les retirer du service. Non, je me trompe, c'était la ville de Vancouver qui possédait des bateaux-pompes, n'est-ce pas? De toute façon, il semble que ceci relèverait plutôt du Conseil des ports nationaux et que ceci implique toute la région.

J'aimerais aussi savoir quelles sont les taxes versées par le port de Vancouver pour le compte du Conseil des ports nationaux. Si je me souviens bien les doléances indiquées par les municipalités indiquaient qu'il y avait des injustices en rapport à leurs quais. par exemple, les municipalités n'étaient pas entièrement indemnisées pour tous les casse-tête qu'elles avaient eus dans ce cas et très certainement en ce qui a trait à l'accès et à l'infrastructure du port. Je voudrais aussi traiter de la notion de l'utilisateur-payeur, mais peut-être devrais-je voir combien de temps il me reste . . .

Le président: Je doute que vous en ayez le temps aujourd'hui, madame Mitchell. Monsieur Franche, vous avez la parole.

M. Franche: Je vous remercie, monsieur le président. Je voudrais prendre les quatre questions à la suite les unes des autres. En ce qui a trait aux voies d'accès dont a parlé Mme Mitchell, je suppose que vous parlez de la bretelle autour du port de Vancouver et il faut admettre qu'elle est en très mauvais état. Pour l'instant, nous avons un programme . . .

Mme Mitchell: Cela fait longtemps.

M. Franche: . . . sur trois ans par lequel, étape par étape, on investit sur la réfection de cette route périphérique.

Quant au bateau-pompe, il y a bien des années, et ceci a maintenant un lien avec les taxes que verse le conseil des ports nationaux, lorsqu'on s'était mis d'accord pour que le Conseil des ports nationaux verse des subventions au lieu de taxes, il avait été entendu qu'en échange le bateau-pompe soit pris en charge par la ville de Vancouver. Je sais que la difficulté vient du fait que la ville de Vancouver paie toute la facture et que les municipalités avoisinantes ne tiennent pas à y participer, alors que nous leur versons également aussi des subventions pour remplacer les taxes. En dehors de Montréal, c'est le seul endroit où nous ayons un bateau-pompe.

Dans le cas du matériel de lutte contre l'incendie à Montréal, il n'y a pas de bateaux-pompes, le matériel est fourni par l'entreprise privée et il est à bord des remorqueurs de la McAllister Towing and Salvage Company. Cet équipement

[Texte]

fires. But honestly, most of the time it has to do only with greeting a ship or putting a show on with the fire hoses, which can be quite spectacular.

At all other ports we do not supply fire-fighting equipment. The Canadian Port and Harbour Association addressed that problem two years ago, and also came to the conclusion that fire fighting from the water side is less and less required nowadays because ships have their own fire-fighting equipment most of the time. Especially from the National Harbours Board side, the fires are fought from the land side more quickly and more efficiently than from the water side. Recognizing that, we have said away back if a deal were made, the fire boats were to be accepted by the City of Vancouver because of grants in lieu of taxes. And that was quite a trade-off in those days. We really feel that the need for a fire boat is not required in today's ship technology, as it was in those days and we have refused quite correctly to accept the responsibility for the fire boat. By the way, that fire boat is very old also. I saw it a few months ago and I am not sure it would get too fast to the site of a fire. I am sure help would get there a lot faster by the land side than the water side.

Mrs. Mitchell: Not with the traffic around the Port of Vancouver they would not.

The Chairman: Thank you very much, Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: I did not get an answer to the emergency co-ordination though.

Mr. Franche: I can reply, if you wish.

The Chairman: Yes, absolutely.

Mr. Franche: I would like to because I have two other points. With respect to the taxes, as in all other ports, the Port of Vancouver pays grants in lieu of taxes, which are not I admit the equivalent of private lessees or private operators within the port. We operate under the Municipal Grants Act of Parliament, but we still do pay a substantial amount. I will be pleased to supply you exactly the amount. I do not have it at the tip of my fingers, I think you will understand that. We will be able to supply you with that figure.

• 1630

It does mean also that we do not pay business tax; that is quite correct. But in a situation, particularly as in Vancouver, where our greatest competitor is the Port of Seattle, we have the reverse situation in Seattle. That makes life even more difficult for us. In Seattle they are in a position to collect money from the municipality and not to pay taxes to the municipality.

That is not the fundamental reason why we do not pay the equivalent of private enterprise; because we respect the Municipal Grants Act. But I just wanted to point out that in Vancouver we have a very particular competitive position with Seattle on that issue. I will be glad to supply you with an answer.

Co-ordinated emergency services—I am sorry, Mr. Chairman; if I knew exactly what you are getting at, maybe I would understand better.

[Traduction]

sert à l'occasion à combattre les incendies mais, la plupart du temps, il n'est utilisé que pour accueillir les navires de marque ou pour faire un spectacle qui est d'ailleurs remarquable.

Dans tous les autres ports, nous ne fournissons pas de matériel de lutte contre l'incendie. L'Association des ports et havres du Canada s'est penchée sur le problème il y a deux ans et en est aussi arrivée à la conclusion que le matériel flottant de lutte contre les incendie était moins important de nos jours étant donné que les navires possèdent la plupart du temps leur propre matériel. Dans le cas du Conseil des ports nationaux, on maîtrise beaucoup plus rapidement les incendies en agissant à partir des quais, du bord de l'eau. Compte tenu de ce fait, nous avons dit il y a très longtemps que, du fait de ces subventions remplaçant les taxes, les bateaux-pompes devaient être acceptés par la ville de Vancouver et, à l'époque, c'était une aubaine. Nous pensons qu'actuellement, avec la technologie moderne, on n'a plus besoin de bateaux-pompes comme dans le temps, et nous avons donc juste titre refusé d'en accepter la responsabilité. Il faut dire aussi que ce bateau-pompe est relativement ancien: je l'ai vu il y a quelques mois et je ne suis pas sûr qu'il puisse se rendre rapidement sur les lieux d'un incendie, et que ce serait bien plus rapide par voie de terre.

Mme Mitchell: Pas avec le trafic qu'il y a autour du port de Vancouver!

Le président: Merci beaucoup, madame Mitchell.

Mme Mitchell: Je n'ai pas reçu de réponse à ma question sur la coordination des services d'urgence?

M. Franche: Je puis répondre si vous le voulez.

Le président: Certainement.

M. Franche: J'aimerais y répondre car j'ai deux autres points à préciser. Pour ce qui est des taxes, comme dans le cas de tous les autres ports, le port de Vancouver paie des subventions au lieu de taxes, ce qui n'est évidemment pas l'équivalent, je dois l'admettre, de ce que paieraient des locataires ou des exploitants privés. Nous sommes régis par la Loi sur les subventions aux municipalités, mais nos subventions constituent quand même un montant considérable. Je ne peux pas vous donner le chiffre exact ici, mais nous allons vous le communiquer.

Comme vous l'avez dit, nous ne payons pas de taxe commerciale. A Vancouver par exemple, nous sommes en concurrence avec le port de Seattle qui n'est pas seulement exempté de la taxe municipale mais qui reçoit aussi des crédits de la municipalité, ce qui désavantage Vancouver.

Ce n'est pas essentiellement la raison pour laquelle nous ne versons pas l'équivalent de l'entreprise privée. Comme je l'ai dit, nous sommes régis par la Loi sur les subventions aux municipalités. Je voulais simplement vous faire remarquer à cet égard la situation de Vancouver par rapport à Seattle. Je vais vous faire parvenir la réponse.

Quant à la coordination des services d'urgence, je n'ai pas très bien compris la question.

[Text]

The Chairman: We will have to come back to it, Mr. Franche.

Mr. Franche: Okay. Thank you.

The Chairman: Mr. Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Je voudrais commencer par des questions qui concernent tout particulièrement mon comté et ensuite, j'aurai peut-être d'autres questions plus générales sur la politique de Transports Canada quant aux ports.

Monsieur le président, dans mon comté, j'ai l'un des rares ponts à péage, le pont Champlain. Il y a deux ou trois ans maintenant, à la suite de pressions du député de Laprairie de l'époque, Ian Watson, et de l'ancien adjoint spécial du ministre Lang, le gouvernement fédéral arrivait à une entente avec le gouvernement provincial et la Commission des transports de la Rive Sud de Montréal quant à une voie réservée sur le pont Champlain. C'était à ce moment-là une expérience qui n'avait pas encore été tentée ailleurs au pays. A mon avis, monsieur le président, cette expérience est un véritable succès, car cela sert à décongestionner un pont très occupé; c'est aussi un moyen très efficace et très simple de transporter mes banlieusards et un système qui permet d'épargner énormément d'énergie.

Monsieur le président, pourrais-je savoir si c'est l'intention de Transports Canada de renouveler cette entente avec Transports Québec et la Commission des Transports de la Rive Sud de Montréal?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the bridges Mr. Deniger refers to are owned by the Jacques Cartier and Champlain Bridges Corporation, which is a subsidiary corporation of the St. Lawrence Seaway. The decision has been taken by that organization to continue the use of the restricted bus land and to continue to provide free access during rush hours to that bus line. We have found over the past couple of years that that has proven useful not only to the local community, in assisting in moving commuter traffic, but also to ourselves, in managing traffic on the bridge by encouraging more and more commuters to use the bus system as opposed to their own individual cars. Therefore it also is a contribution to the government's objective of saving energy.

M. Deniger: Est-ce aussi l'intention du gouvernement de continuer sa politique de ne pas imposer de péage aux autobus de la Commission des transports de la Rive Sud de Montréal qui empruntent le pont Champlain?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we are prepared to continue that particular project. We feel it is very worth while.

M. Deniger: Un autre dossier, monsieur le président, préoccupe les gens du comté de La Prairie, et peut-être aussi ceux de Montréal, et c'est le dossier du régulateur des glaces au bassin de La Prairie. L'embâcle qui a eu lieu au mois de janvier 1980 au port de Montréal a été causé évidemment par un froid tout à fait anormal. Mais il y a certaines gens, monsieur le président, et vous le savez sûrement, qui ont prétendu que si ce régulateur des glaces qui avait été fermé en 1978 avait été en état de marche, il aurait empêché la formation de cet embâcle qui a causé des dommages de plusieurs centaines de milliers de dollars. Pouvez-vous me dire quelles

[Translation]

Le président: Il faudra y revenir plus tard, monsieur Franche.

M. Franche: Bien. Merci.

Le président: Monsieur Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to ask some questions about my riding first, and then perhaps some questions of a more general nature on Transport Canada's policy relating to ports.

Mr. Chairman, in my riding is one of the few existing toll bridges, the Champlain Bridge. Two or three years ago, as a result of lobbying on the part of the member for Laprairie at the time, Ian Watson, and the former special assistant of the then minister, Mr. Lang, the federal government came to an agreement with the provincial government and the South Shore Transit Commission of Montreal for the creation of a restricted lane on the Champlain Bridge. At the time, such an experiment had not been attempted elsewhere in Canada. In my opinion, Mr. Chairman, it has proved to be very successful in relieving congestion on a very heavily travelled bridge. It has also been very efficient and helpful for the transportation of commuters and it has meant a great saving in energy.

Mr. Chairman, I would like to know whether Transport Canada intends to renew this agreement with Transport Quebec and the Montreal South Shore Transit Commission.

M. Sinclair: Monsieur le président, les ponts dont parle M. Deniger appartiennent à la société des ponts Jacques-Cartier et Champlain, filiales de la Voie maritime du Saint-Laurent. La société a décidé de maintenir cette voie réservée aux autobus et l'accès gratuit aux ponts pour les autobus pendant les heures de pointe. Nous avons constaté que cette pratique est très utile pour les banlieusards et permet aussi de réduire le volume de circulation en encourageant de plus en plus de banlieusards à prendre l'autobus plutôt que leurs voitures. Elle représente donc une façon d'économiser l'énergie, conformément à l'objectif du gouvernement.

Mr. Deniger: Does the government also intend to continue exempting the Montreal SouthShore Transit Commission buses from toll charges for the use of the Champlain Bridge?

M. Sinclair: Monsieur le président, effectivement. Nous estimons que c'est une bonne mesure.

Mr. Deniger: I will turn to a matter of concern to the people in the riding of Laprairie and perhaps also the population of Montreal, namely ice control in the Laprairie basin. The ice jam which occurred in January, 1980 in the Port of Montreal was of course caused by exceptionally cold weather but some people claim, Mr. Chairman, as you probably know, that if the ice control structure which was closed in 1978 had been in operation, it would have prevented this ice jam which resulted in several thousand dollars damage. Can you explain to me why this ice regulator was closed and whether there was

[Texte]

sont exactement les raisons de la fermeture de ce régulateur des glaces et s'il y a vraiment une relation de cause à effet entre la fermeture de ce régulateur des glaces et l'embâcle du mois de janvier à Montréal?

The Chairman: Mr. Quail.

Mr. Ranald Quail (Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard): Thank you, Mr. Chairman.

The ice-control structure that has been referred to was built in 1964-65 as part of the preconstruction work associated with Expo '67. I was on operation during all of the time that Expo was on, and following Expo there were some studies done by our regional people over a period of two to three years to see whether or not the placing of the polyethylene booms and those sorts of structures—which undoubtedly you have seen—was in effect cost effective and whether it was contributing to the general well being of the operation.

Based on the studies over the two years, it was decided that we could dispense with that particular operation, and on the basis of the study this was suspended—I think the year before last.

The review of the operation this past year, while it is not yet complete, Mr. Deniger, certainly indicates that the water did not come up to a level where the original design of the ice-control structure would have come into play even if we had had the booms in place.

M. Deniger: Il est donc juste, monsieur le président, de prétendre que la navigation accrue en hiver sur le St-Laurent jusqu'à Montréal, par des bateaux qui sont renforcés et aussi par les brise-glaces qui naviguent sur la rivière, a pour effet d'abaisser le niveau d'eau, ce qui rendrait à ce moment-là plus ou moins pratique le régulateur.

Mr. Quail: I would not necessarily say that the two are interrelated to that extent. Certainly the icebreakers work in the area at the Quebec bridge and in the Lac St-Pierre area to attempt keeping ice jams from forming, and if you can keep the ice jams from forming you are going to prevent any flooding and the raising of the levels in the Montreal Harbour. So in that sense they are complementary.

M. Deniger: Alors, quelle est, à ce moment-là, la raison principale de l'embâcle, au Port de Montréal, en janvier 1981?

Mr. Quail: It was really a situation where, because of the extremely cold weather, the snow that fell, the ice formed in a very rapid fashion. As well, some, I believe, of the ice along the shore broke off because of winds. It piled up down river. Before we could get to it, it had actually started to form; and once it had started to form there was no way we were going to keep ahead of it.

M. Deniger: Moi, j'habite justement en face du port, et je fais état, monsieur le président, du fait que certains pilotes ont été vraiment courageux d'aller descendre en hélicoptère sur les navires pour les empêcher d'aller à la dérive et de causer des dommages qui auraient pu se chiffrer dans les millions de dollars.

Si jamais Transports Canada avait à donner des médailles à des employés de Transports Canada, on devrait certainement les prendre en considération ces gens-là.

[Traduction]

indeed any cause and effect relationship between its closing and the ice jam which took place in Montreal in January?

Le président: Monsieur Quail.

M. Ranald Quail (commissaire adjoint, Garde côtière canadienne): Merci, monsieur le président.

Le régulateur de glace dont vous parlez a été construit en 1964-1965 comme partie des travaux préliminaires reliés à l'Expo 67. Il a fonctionné pendant toute la durée de l'Expo, après quoi des études ont été faites par nos responsables locaux, pendant deux ou trois ans, pour déterminer si la mise en place de ces barrages en polyéthylène et les autres ouvrages que vous avez sans doute vus étaient rentables et nécessaires.

D'après les conclusions de ces études, qui ont duré deux ans, il a été décidé qu'on n'avait pas besoin de ce régulateur, qui a cessé de fonctionner il y a deux ans, je crois.

Selon notre étude de la situation de l'année dernière, qui n'a pas encore été terminée, l'eau n'a pas atteint un niveau qui aurait fait déclencher le régulateur, même si les barrages avaient été en place.

Mr. Deniger: It is true then, Mr. Chairman, that increased winter navigation on the St. Lawrence as far as Montreal by reinforced ships as well as the presence of ice breakers has resulted in a lowering of the water level and thereby lessen the need for such a regulator.

M. Quail: Je ne dirai pas forcément que les deux facteurs sont liés jusqu'à ce point. Les brise-glaces travaillent effectivement près du pont de Québec et dans la région du lac Saint-Pierre, pour empêcher la formation d'embâcles et prévenir ainsi les inondations et la montée des eaux dans le port de Montréal. Il y a donc un lien.

Mr. Deniger: What then was the main reason for the ice jam in Montreal harbour in January, 1981?

M. Quail: A cause de la neige et du temps extrêmement froid, la glace s'est formée très rapidement. Je crois qu'une partie de la glace s'est détachée des rives à cause des vents et s'est accumulée en aval. Avant que nous ayons pu la rompre, elle était déjà prise et nous ne pouvions pas rester maîtres de la situation.

Mr. Deniger: I live right in front of the harbour, Mr. Chairman. I was able to observe how courageous some pilots were in landing helicopters on ships to prevent them from drifting off and causing what could amount to millions of dollars of damage.

If ever Transport Canada decides to hand out medals to its employees, these pilots should certainly be given consideration.

[Text]

Quand au Port de Montréal maintenant, Desjardins Sauriol vient de recevoir un contrat pour la préparation du plan directeur du Port de Montréal. Est-ce que M. Franche serait en mesure de nous dire les périmètres de ce plan directeur, en fait la durée de cette étude? Évidemment, je ne veux pas avoir les conclusions, mais savoir quels étaient les objectifs recherchés en décidant d'avoir un plan directeur pour le Port de Montréal?

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Monsieur le président, merci.

L'objectif de l'étude Desjardins Sauriol était de préparer ce qu'on appelle un plan directeur pour l'ensemble du port. Pour faire un plan directeur, en essayant de me rappeler les grandes lignes du mandat, il faut premièrement faire l'inventaire des structures actuelles, le cargo actuellement manutentionné, les prévisions de cargo et ensuite dire, en fonction des prévisions de cargo pour les 20 prochaines années, quel genre d'infrastructures nous avons besoin. Pouvons-nous utiliser les infrastructures actuelles avec modifications ou sans modification? Devons-nous en construire d'autres? A quel endroit? Quels sont les sites qu'il faut considérer?

Nous avons demandé au consultant de considérer plusieurs sites, que ce soit sur la rive sud, que ce soit sur la rive nord, que ce soit sur l'île Ste-Thérèse. Par la suite, on pourra espérer estimer le coût d'achat des terrains et, pour un nouveau site, le genre d'investissements qui seront requis. Et cela devient un outil très utile, à ce moment-là, pour planifier le développement du port en fonction des cargos. C'est un outil qui, il faut le dire, est flexible; il n'est pas très rigide. Parce que, prévoir dix ans ou quinze ans à l'avance c'est difficile, monsieur le président.

• 1640

M. Deniger: Monsieur le président, j'aurais aimé pouvoir poser la prochaine question au ministre, hier, mais je n'en ai pas eu l'occasion; et peut-être que M. Franche ou M. Sinclair ne seront pas en mesure de répondre à cette question qui a une dimension politique.

Il y avait au mois de mars, à Montréal, un sommet économique. Et à ce sommet économique-là, évidemment, nous les fédéraux nous n'étions pas invités. Durant ce sommet économique il a été fait des recommandations assez précises quant au port de Montréal, quant à son avenir et surtout quant à sa gestion. À la suite du sommet économique, apparemment, le ministre De Belleval est descendu ici à Ottawa, pour rencontrer le ministre Pepin. Les témoins ici présents ou peut-être le secrétaire parlementaire, peuvent-ils répondre à cette question? Est-ce qu'ils sont en mesure de nous dire s'il est dans l'intention du ministre d'attendre que cette étude-là soit terminée avant d'agir selon les recommandations du sommet économique, ou est-ce dans son intention d'agir immédiatement quant à certaines recommandations que le ministre De Belleval aurait pu porter à son attention?

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur le président, le ministre n'a pas discuté avec moi de ses intentions à propos du rapport du

[Translation]

The firm Desjardins-Sauriol has just been awarded a contract to prepare a master plan for the Port of Montreal. Would Mr. Franche describe to us the parameters of this master plan, its scope and also tell us when it is expected to be ready? I am not asking you for the conclusion but I would like to know what your objectives were in deciding to have a master plan made for Montreal harbour.

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Thank you, Mr. Chairman.

The aim of this study we have commissioned from Desjardins-Sauriol is the preparation of what is referred to as a master plan for the entire harbour. I am trying to remember the main points of the mandate. First of all, it will be necessary to carry out an inventory of the existing structures, the amount of cargo now being handled, freight estimates for the next 20 years and then determine what type of infrastructure will be required. Will we be able to make use of the existing infrastructure with or without modifications? Will new construction be necessary and, if so, where? What sites should be considered?

We asked the consultants to consider several sites on the south shore, north shore and Ste-Thérèse Island. We will then be able to estimate the purchase cost of such sites and the type of investments required in each case. Such a plan would be very useful in planning the port development for future cargo. It is a very flexible instrument. Forecasting ten or fifteen years ahead of time is difficult, Mr. Chairman.

Mr. Deniger: Mr. Chairman, I would have liked to ask the next question of the minister yesterday but I did not have the chance; Mr. Franche or Mr. Sinclair may not be able to answer it since it does have a political dimension.

This March an economic summit meeting was held in Montreal to which the federal government, of course, was not invited. At this meeting a number of fairly specific recommendations were made relating to the port of Montreal, its future and its management. After the summit, it seems that the Quebec minister, Mr. De Belleval came to Ottawa to meet Mr. Pepin. Perhaps the witnesses or the parliamentary secretary may be able to answer my question. I would like to know whether the minister intends to wait until the study undertaken by Desjardins-Sauriol is finished before acting on the recommendations made by the economic summit or does he intend to immediately follow up some of the recommendations which the Quebec minister may have drawn to his attention?

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, the minister did not discuss his intentions with me relating to the economic summit report

[Texte]

sommet économique, mais je croirais qu'il va plutôt attendre le résultat du rapport de Desjardins Sauriol et Associés. Peut-être que M. Franche pourrait ajouter quelque chose parce qu'il a déjà discuté de cela.

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Monsieur le président, à propos des recommandations du sommet économique, si je me souviens bien, il y en a eues évidemment sur le type d'administration portuaire. Je pense que M. Sinclair pourrait probablement en parler. En dehors de cela, ce qui m'a frappé c'est que ce sommet économique, au lieu de penser plutôt à long terme, ou dans dix ans ou dans quinze ans, s'est beaucoup plus préoccupé de l'immédiat, de «tout de suite», pour les terminaux à conteneurs dans le port de Montréal. Et là-dessus, je dois vous dire qu'aussitôt que nous pourrions obtenir les lots de grèves de la province de Québec, nous sommes déjà prêts à lancer des appels d'offre etc., sur le terme «task». Ça fait longtemps que nous les voulons; ça fait longtemps que nous en discutons avec la province de Québec. C'est ce dont nous avons besoin. On a parlé de la jetée Tarte etc. . . Nous sommes prêts à agir dans ce domaine-là. Quant au plan directeur qui a été annoncé, je l'ai vu dans les journaux . . . Certains disent, eh bien ils ont agi très vite à cause du sommet économique. Cela a été décidé au mois de novembre l'an dernier! Nous avons fait nos appels d'offre, je crois fin novembre ou début de décembre. Nous avons étudié les offres et nous avons fait un rapport. Nous avons eu nos recommandations et nous avons accordé les contrats . . . Il n'y a pas eu de relation avec le sommet économique.

M. Deniger: En fait, monsieur le président . . . dans toute la question du sommet économique et du port de Montréal, je trouve cela vraiment étrange que les gens se bombent le torse en voulant sauver le port de Montréal alors que jamais le port de Montréal n'a connu d'aussi bonnes années., que ces dernières années! Alors on a un port en parfaite santé, et j'espère qu'on ne veut pas le contaminer quand même!

A propos d'un autre sujet. Hier la *Gazette*, à Montréal, par le truchement de son chroniqueur en matière de transports, Kendal Windeyer, qui est sûrement le chroniqueur le mieux renseigné dans le domaine maritime au Canada, et dans le domaine des transports aussi, écrivait qu'il est possible que les tarifs de la voie maritime soient augmentés. Et contrairement aux autres années, à l'époque du ministre libéral qui a précédé M. Mazankowski, où l'on avait une politique pour faire payer l'utilisateur, et l'on poussait dans le dos des Américains pour qu'ils augmentent leurs tarifs, il semble maintenant que ce soit le gouvernement américain qui désire augmenter les tarifs pour réduire leur déficit concernant les opérations de cette voie maritime. Est-ce que M. Sinclair, ou M. Franche, seraient au courant de ces rumeurs? Est-ce que les Américains voudraient prendre l'initiative d'augmenter unilatéralement les tarifs sur la voie maritime? Si oui, est-ce que vous entrevoyez des négociations avec eux, et quand ces tarifs-là entreraient-ils en vigueur?

[Traduction]

but I think he would probably wait for the outcome of the Desjardins-Sauriol study. Mr. Franche may have something to add since he has already discussed this matter.

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Mr. Chairman, there were, I believe, a number of recommendations dealing with port administration. I think that Mr. Sinclair may have something to say about this. I was struck by the fact that rather than concern itself with long-term considerations, likely to be important ten or fifteen years from now, the summit was much more interested in the immediate here and now, especially relating to container terminals in the port of Montreal. I should mention that as soon as we are able to obtain waterfront land from the Province of Quebec, we will be ready to call for tenders on the CAST terms. We have been trying to get such land for a long time and have been involved in discussions with the Province of Quebec. This is what we need. We talked about the Tarte wharf, etc. We are ready to start doing something. As for the master plan which was announced, I see that in the newspapers some people claim that this action was taken because of the economic summit. The decision was made in November of last year! We called for tenders at the end of November or the beginning of December, I believe. We studied the bids and made a report. We then awarded the contract. This had absolutely no connection with the economic summit.

Mr. Deniger: With reference to this economic summit and Montreal harbour, I am surprised to see people getting all worked up about saving the port of Montreal when it has just gone through the best years that it ever had. We have a thriving harbour and I hope that it will not be contaminated.

I will now turn to another matter. In an article written in yesterday's *Gazette* by the transport reporter, Kendal Windeyer, who is probably the best-informed reporter in the field of shipping in Canada as well as in the transportation field in general, it was mentioned that there may be an increase in the seaway tolls. Contrary to what happened in the past when the Liberal minister who preceded Mr. Mazankowski was advocating a policy of user pay and was trying to pressure the Americans into increasing their tolls, in this case it is the American government which appears to be in favour of the increases in order to reduce its operating deficit. Is Mr. Sinclair or Mr. Franche aware of these rumours? Would it be the American's intention to bring about a unilateral increase of seaway tolls? If so, do you expect to be negotiating with them and when will such tolls come into effect?

[Text]

[Translation]

• 1645

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the Americans cannot bring about a unilateral change in rates. The tariffs on the St. Lawrence Seaway are the subject of mutual negotiation between the two countries. There have been some initial discussions as part of the agreement that was concluded in 1977 which provided for a review of the toll structure in 1981. Only very preliminary discussions have so far begun between the two countries and the two seaway administrations with respect to the level of tolls on the seaway but no conclusions have been reached on this matter at this time.

M. Deniger: Est-ce qu'il est possible qu'il y ait une augmentation de ces tarifs-là durant une saison maritime ou est-ce que la coutume veut que ces tarifs-là prennent effet, hypothétiquement, disons le 1^{er} janvier de chaque année?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, anything is possible if the two parties agree and if they obtain the necessary approvals. There is some suggestion that the Americans might like to see some actions taken of a relatively minor nature, perhaps even in 1981, but those discussions have not progressed far enough to come to any decision.

Le président: Quatre minutes, monsieur Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Personnellement, je verrais d'un très mauvais œil une augmentation des tarifs de la voie maritime durant une saison maritime, parce que vous mettez déjà les armateurs dans une situation délicate. C'est très difficile pour eux de planifier leur propre tarif si, en plein milieu de l'exercice financier, on augmente ces tarifs-là. D'autant plus, comme le soulignaient il y a à peu près trois mois M. Mazankowski et moi-même devant ce Comité, le plan énergétique, pour nos armateurs canadiens, les pénalise énormément par le biais de cette taxe sur le bunker, taxe que j'ai publiquement critiquée. J'ai écrit d'ailleurs à ce sujet à M. Lalonde, à M. MacEachen et à M. Pepin. Je me suis réjoui qu'on ait retardé l'implantation de cette taxe-là d'un mois, parce que, quant à moi, cela me donne un mois de plus pour faire mon lobby auprès du premier ministre. Je suis content de savoir que j'ai l'appui de M^{me} Mitchell dans le dossier, et je suis certain que j'ai l'appui de M. Mazankowski relativement à cette taxe. Alors, j'espère que les efforts que vous, monsieur Sinclair, faites dans ce dossier amèneront peut-être qu'on retarde indéfiniment cette taxe qui, quant à moi, est un autre clou dans le cercueil d'une marine marchande canadienne.

Sur un autre sujet, . . . parce qu'il me reste moins de temps. Je pense qu'il me reste cinq minutes, monsieur le président, à peu près?

Le président: Trois minutes.

M. Deniger: Trois minutes, bon!

J'ai toujours été intéressé au dossier de dragage, mais peut-être pas dans le même sens que mon collègue de la Colombie-Britannique qui a posé des questions tantôt.

Au Québec, le dragage, quant à moi, j'ai toujours eu l'impression qu'il se faisait un peu en retard. C'est nécessaire évidemment sur le chenal, mais il y a des buttes sur le chenal et nos pilotes qui descendent le chenal doivent faire un peu de

M. Sinclair: Monsieur le président, les Américains ne peuvent pas décréter de nouveaux tarifs unilatéralement. Les tarifs de la Voie maritime du Saint-Laurent sont établis par des négociations entre les deux pays. Certaines discussions préliminaires ont déjà eu lieu, conformément à l'accord conclu en 1977, selon lequel les tarifs seraient révisés en 1981. Ces discussions sur les tarifs sont à une étape très préliminaire et il n'y a donc pas eu de conclusion.

Mr. Deniger: Would it be possible for such an increase to take place during the shipping season or would it be customary for the new tolls to take effect on the first of January, for example?

M. Sinclair: Monsieur le président, tout est possible si les deux parties se mettent d'accord et obtiennent l'approbation nécessaire. On a quelques raisons de croire que les Américains voudraient certains ajustement relativement mineurs, peut-être même pour 1981, mais nous n'avons pas encore fait assez de progrès dans les discussions pour prendre une décision.

The Chairman: You have four minutes left, Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Personally, I would take a very dim view of any increase in the seaway tolls during the shipping season since this would be putting ship owners in a very difficult situation. It is hard for them to establish their own rates if they have to adjust to increased tolls in the middle of the fiscal year. In addition to this, as was pointed out by Mr. Mazankowski and myself some three months ago before the Committee, the energy plan greatly penalizes Canadian ship owners through the bunker fuel tax which I have publicly criticized. I have written about this to Mr. Lalonde, Mr. MacEachen and Mr. Pepin. I was glad to learn that the application of this tax has been delayed a month since this gives me more time to continue my lobbying of the Prime Minister. I am also glad to know that I have Mrs. Mitchell's support on this and am also able to count on Mr. Mazankowski's support for my stand on this tax. I hope that through your efforts, Mr. Sinclair, this tax will be indefinitely delayed since I consider it to be another nail in the coffin of the Canadian merchant marine.

I will pass on to something else now since I do not have much time left. I have five minutes, do I Mr. Chairman?

The Chairman: Three minutes.

Mr. Deniger: Three minutes, then.

I have always been interested in dredging projects, perhaps not in the same way as my colleague from British Columbia who asked some questions on the subject.

It seems to me that dredging work always gets off to a rather late start in Quebec. Such dredging is of course necessary in the channel but there are areas where the water is not deep enough and pilots going down the channel have to do a

[Texte]

slalom pour se rendre à destination. Je lis dans le document qui s'intitule *Renseignements supplémentaires sur le budget des dépenses* que:

Transports Canada, par l'administration maritime, élabore actuellement un ensemble intégré de principes pour régir la prestation des services de dragage à l'appui du transport maritime canadien.

Moi, je ne sais pas ce que cela veut dire, mais c'est certainement bien écrit en tout cas, c'est bien traduit. Ce qui m'intéresse, c'est de savoir ce qu'est ce plan directeur-là? Est-ce qu'il y a du dragage qui va se faire sur le chenal du Saint-Laurent cette année? Est-ce qu'il va se faire à temps pour que les bateaux qui descendent le chenal s'en servent avant que la saison soit terminée? Est-ce qu'il va y avoir du dragage à la traverse nord, à Saint-Romuald, cette année?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, there is a regular program conducted by the Canadian coast guard for conducting soundings and sweepings of the St. Lawrence ship channel. Based on those findings they initiate a program of dredging to correct any high spots there may be on the shipping channel. This is an on-going program and it will continue to be an on-going program, one which because of the very substantial commerce on the river heading up into the Great Lakes, as well as the port of Montreal, is one of the prime responsibilities of the coast guard and one to which we pay a great deal of attention.

Mr. Deniger: And traverse dredging?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, for the north traverse dredging there is money in the budget to conduct the necessary dredging in that particular channel.

• 1650

M. Deniger: Comme conclusion, je voudrais féliciter l'administrateur maritime d'en être venu à une entente avec les pilotes de la voie maritime, et aussi parce qu'il n'y a pas eu de grève au port de Montréal avec les débardeurs cette année. Cela nous assure, du moins quant à ces syndicats-là, une certaine stabilité. Maintenant, je voudrais vous souhaiter bonne chance avec les employés de la voie maritime.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: We appreciate your thoughts.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Deniger. Next are Mr. Huntington and Mr. Dionne, followed by Mr. Mazankowski. May I remind members that we are now on a 15-minute time limit.

Mr. Huntington: Thank you very much, Mr. Chairman. I am wondering if I could ask whether the department has the principals, officials and officers of a company, apparently in Hamilton, Ontario, by the name of Lydon.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I have seen the name. I am trying to recollect in my mind where I have seen it.

Mr. Huntington: The company, I believe, was awarded the Miramichi dredging contract, and it is a blind for Great Lakes Dredge and Dock.

[Traduction]

bit of slalom to get to their destination. In a document entitled *Main Estimates Supplement*, I see that:

The Marine Administration of Transport Canada is now developing an integrated set of principles to govern the provision of dredging services for Canadian marine transportation.

I cannot say I understand what it means but it is certainly well translated. I would like to know what exactly the master plan is. Will dredging work be done in the St. Lawrence channel this year? Will it be done in time to be of some use to boats going down the channel before the end of the season? Will there be dredging of the north traverse at Saint-Romuald this year?

M. Sinclair: Monsieur le président, la Garde côtière canadienne fait régulièrement des sondages de tout le fond du chenal navigable du Saint-Laurent. Elle peut ensuite décider où le dragage est nécessaire pour faire disparaître les buttes. Il s'agit d'un programme permanent auquel nous attachons beaucoup d'importance, compte tenu du commerce très important sur le fleuve en direction des Grands-lacs et du port de Montréal. C'est une des responsabilités principales de la Garde côtière.

M. Deniger: Et le dragage de la traverse nord?

M. Sinclair: Monsieur le président, le budget prévoit des crédits pour faire le dragage nécessaire de la traverse nord.

Mr. Deniger: In conclusion, I would like to congratulate the Marine Administrator for having reached an agreement with the seaway pilots and also for having been able to avert a longshoremen's strike this year at the port of Montreal. We are assured some stability in the case of those unions at least. I would like to wish you good luck in your dealings with the seaway employees.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Merci de votre encouragement.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Deniger. Les prochains intervenants sont MM. Huntington, Dionne et Mazankowski. Je vous rappelle que le temps de parole est maintenant de 15 minutes.

M. Huntington: Merci, monsieur le président. Le ministère sait-il qui sont les dirigeants et les cadres d'une société du nom de Lydon, qui se trouverait à Hamilton, en Ontario?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, j'ai vu le nom. J'essaie de me souvenir dans quel contexte.

M. Huntington: Je crois que cette société a obtenu le contrat de dragage de la Miramichi et est, en fait, une façade de la société Great Lakes Dredge and Dock.

[Text]

Mr. Sinclair: Yes, Mr. Chairman, I am aware of the situation.

Mr. Huntington: Could we have the names of the principals and officers and directors of that company?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, Mr. Huntington is referring to a dredging contract which is administered by the Department of Public Works. It was called by the Department of Public Works and awarded by the Department of Public Works, and it is a contract in which we have no management interest at all. So I am not aware of the officers or any of the particulars about the dredging company that Mr. Huntington refers to.

Mr. Huntington: But in the letters, Mr. Chairman, from the Minister of Public Works, he speaks of an interdepartmental committee in which he says the Department of Transport was involved and is knowledgeable. You have no knowledge of Lydon?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I have no particular knowledge of Lydon Dredging. The interdepartmental committee to which you refer is a standing interdepartmental committee on which dredging contracts are brought up for review, and we have a representative on that committee.

Mr. Huntington: You cannot recall anything pertaining to the Miramichi project passing through that committee?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I did not say that. I have no personal knowledge of that particular contract. I do not sit on the committee.

Mr. Huntington: Do you have access to the minutes, Mr. Sinclair, of that interdepartmental committee?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I could have access to the minutes of the committee if I wished.

Mr. Huntington: I am wondering if we could have the minutes pertaining to that dredging contract and any information there might be there pertaining to Lydon appended to the minutes of this committee meeting.

The Chairman: It seems to me, Mr. Huntington, that this would require consultation with the members of that committee from the other departments involved, namely, Public Works and, I believe, Treasury Board as well.

Mr. Huntington: If it is possible, I would certainly appreciate that kind of information. I think it is important to members trying to represent their constituencies.

The Chairman: I will allow Mr. Sinclair to address himself to it.

Mr. Huntington: The reason I ask for that, Mr. Chairman, and the reason I guess I am here today—and I appreciate the courtesy of the committee and my colleagues on the committee—is that a rumour came up, the source of which was Great Lakes Dredge and Dock which is the principal company behind the Canadian blind of the name of Lydon, to the effect that Lydon had both won the Miramichi contract and was going to be awarded the Roberts Bank project. Naturally, Mr. Chairman, I am sure you can appreciate that this causes a

[Translation]

M. Sinclair: Oui, monsieur le président, je suis au courant de la situation.

M. Huntington: Pourriez-vous nous dire qui sont les dirigeants, les cadres et les membres du conseil d'administration de cette société?

M. Sinclair: M. Huntington parle d'un contrat de dragage administré par le ministère des Travaux publics. C'est ce ministère qui a fait l'appel d'offres et adjugé le contrat; nous n'y avons aucun intérêt. Donc, je ne pourrais pas donner les renseignements au sujet de cette entreprise que demande M. Huntington.

M. Huntington: Mais dans les lettres du ministre des Travaux publics, il est question d'un comité interministériel auquel a participé le ministère des Transports. Vous ne connaissez pas cette société Lydon?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, je n'ai pas de renseignements détaillés au sujet de Lydon Dredging. Le comité interministériel dont vous parlez est un comité permanent où les contrats de dragage font l'objet d'une révision, et nous avons effectivement un représentant au sein de ce comité.

M. Huntington: Vous ne vous souvenez d'aucune discussion, dans ce comité, concernant le projet Miramichi?

M. Sinclair: Ce n'est pas ce que j'ai dit, monsieur le président. Je ne suis pas personnellement au courant de ce contrat. Je ne suis pas membre du comité.

M. Huntington: Avez-vous accès au compte rendu des réunions de ce comité interministériel, monsieur Sinclair?

M. Sinclair: Oui, je pourrais consulter le compte rendu si je le voulais.

M. Huntington: Serait-il possible de joindre en annexe au compte rendu de notre réunion les procès-verbaux des séances qui ont porté sur le contrat de dragage, et tout renseignement connexe?

Le président: Je crois qu'il faudrait d'abord consulter les membres de ce comité, qui viennent d'autres ministères, comme les Travaux publics et le Conseil du trésor, je crois.

M. Huntington: Je vous serais reconnaissant si nous pouvions avoir ces renseignements. Je crois qu'ils sont importants pour les députés qui essaient de représenter leur circonscription.

Le président: Je vais demander à M. Sinclair de répondre.

M. Huntington: Je vais vous expliquer pourquoi je pose cette question et pourquoi je suis venu ici aujourd'hui. J'apprécie la courtoisie dont font preuve le comité et mes collègues. Il y a une rumeur qui provient de la société Great Lakes Dredge and Dock—qui est l'entreprise principale de la façade canadienne du nom de Lydon,—selon laquelle Lydon n'avait pas seulement réussi à obtenir le contrat pour la Miramichi, mais allait aussi l'avoir pour le projet de Roberts Bank. Il va sans dire que cela perturbe beaucoup les gens de l'Ouest, surtout quand on

[Texte]

great deal of concern to those of us in the west, particularly when there is west-coast equipment available for projects of this size.

The reason I have asked for some knowledge of Lydon is because it would appear it is a very powerful, brand-new Canadian company that nobody knows about, and it seems to be able to get inside knowledge as to what is happening in terms of the awarding of dredging contracts in this country. I do not want to be inferring anything, but when that kind of information comes to the attention of a member of Parliament I think he has to chase it down. Admittedly, we will know who is getting the contract—the bids will be published and awarded—on the 4th. Now, there has been a series of alternatives . . .

• 1655

The Chairman: Mr. Huntington, I am having a little procedural difficulty with this because, while I do not profess to know a great deal about the company, I do know they are the company that was awarded the contract for the Miramichi dredging. I was intimately involved in getting the government to go ahead with the awarding of that contract. I must say that practically all of my dealings in that regard were with Public Works and I suspect that could be the proper minister for you to question in that connection. I might add to help clarify the position that the only dealings I have had with the Department of Transport was with regard to navigational aids for the channel.

Mr. Huntington: In the Roberts Bank offers to tender on the dredging of that situation, it was broken up into dredging one season, dredging two seasons; dredging one season and two pods; dredging one season, three pods; dredging two seasons, three; and two seasons, two. From information in statements made by an officer of the Department of Fisheries, it seems to be impossible to complete the dredging of the turning basin before March 31, 1982. And again, in minutes of the Delta council in B.C., it would appear that a Mr. Cam McKenzie, the project engineer for the Port of Vancouver, stated that the dredging would occur during the two forthcoming winter seasons. So in light of the fact that officials in other departments and a project engineer from the Port of Vancouver have now indicated that it is a two-season operation, I wonder if the officials of the department can confirm that, in fact, that is what will be decided upon.

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: If I recall the bids by heart, first of all the one season was more expensive than the two seasons, which was a bit to our surprise. We thought it would be cheaper to do it all in one shot but apparently, and this was consistent, one season would be more expensive and also had more risk to it from our point of view in trying to complete it on time. We do have that very limited window of six months due to environmental concerns—six months which we must respect. So we are going for the two-seasons type of dredging operation.

Mr. Huntington: Is that because of cost?

[Traduction]

sait qu'il y a des entreprises de l'Ouest qui voudraient réaliser ces travaux très importants.

Je voudrais des détails sur Lydon, qui est apparemment une toute nouvelle société canadienne très puissante que personne ne connaît et qui semble disposer de renseignements confidentiels sur l'adjudication des contrats de dragage au Canada. Je ne tire aucune conclusion, mais lorsqu'une situation semblable est signalée à un député, je crois qu'il a le devoir d'obtenir des éclaircissements. Nous saurons bientôt qui aura le contrat, puisque les soumissions et le nom du soumissionnaire choisi seront publiés le 4. Il y a eu une série d'alternatives . . .

Le président: Monsieur Huntington, cela me pose un problème de procédure; en effet, je ne prétends pas connaître cette compagnie particulièrement bien, mais je sais qu'elle a obtenu le contrat pour le dragage de la Miramichi. Je fais partie de ceux qui ont persuadé le gouvernement de décerner ce contrat. Je dois dire que c'est principalement avec les Travaux publics que nous avons traité, et j'imagine que c'est à ce ministre que vous devriez poser cette question. Je précise que le ministère des Transports n'a été consulté qu'au sujet des aides à la navigation dans le chenal.

M. Huntington: Dans le cas de Roberts Bank, il y a eu plusieurs offres de dragage. Dragage une saison, dragage deux saisons, dragage une saison et deux plates-formes; dragage une saison, trois plates-formes; dragage deux saisons, trois; et deux saisons, deux. D'après une déclaration d'un représentant du ministère des Pêches, il serait impossible de terminer le dragage du bassin tournant avant le 31 mars 1982. Dans le procès-verbal d'une réunion du conseil Delta de Colombie-Britannique, M. Cam McKenzie, ingénieur chargé du projet du port de Vancouver, déclare que le dragage sera fait pendant les deux prochains hivers. Ainsi, étant donné que les représentants des autres ministères et que l'ingénieur chargé du projet du port de Vancouver prétendent tous qu'il faudra deux saisons pour mener à bien les opérations, est-ce que les représentants du ministère peuvent me confirmer qu'une décision sera prise à ce sujet?

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Si je me souviens des offres par cœur, on s'est aperçu qu'il serait plus coûteux de faire le travail en une saison qu'en deux, ce qui nous a d'ailleurs surpris. Nous pensions qu'il serait moins coûteux de tout faire en une seule saison, mais apparemment, une seule saison nous reviendrait plus cher et ce serait plus risqué, puisqu'on serait moins certain de pouvoir terminer à temps. En effet, étant donné les conditions de l'environnement, nous sommes obligés de nous en tenir à une période de six mois. Nous avons donc décidé de faire le travail en deux saisons.

M. Huntington: A cause des coûts?

[Text]

Mr. Franche: Cost and risks. When you are all through with it after the six months are up, you still have something to do; you have not completed it entirely. You are sure you can do it in two seasons of six months; you are not so sure you can do it in one season of six months. And on top of that you have the cost.

Mr. Huntington: I am wondering, Mr. Chairman, if I might inquire as why bids were asked for one season then. These bids are expensive to prepare and that is a massive turning basin.

Mr. Franche: Mr. Chairman, I am of the opinion that when you are in the process of calling bids, whether you call for one season or two seasons, the extra costs are not that high. The very information you must put together is mutual to both until you try to establish what type of equipment you are going to use and you are setting the cost. The reason was we thought that it would be less expensive to go to one season, and we were wrong because it was more expensive for one season. That was basically the reason.

Mr. Huntington: One season was just slightly more or by something less than \$1 million vis-à-vis two seasons on the basis of the local contractor.

Mr. Franche: That could probably be it, yes.

Mr. Huntington: So \$1 million to you is very important?

Mr. Franche: Of course it is very important.

Mr. Huntington: Then now that you have elected to go two seasons and if \$1 million is very important, what about \$725,000? Is that very important?

Mr. Franche: May I ask what the \$725,000 is?

Mr. Huntington: Well, as soon as you move over to two-season dredging, obviously the Lydon interests, that is Great Lakes Dredge and Dock consortium along with Northern, which I understand is a Canadian subsidiary of Morrison-Knudsen, then become the low bidder on the two-season, three-island—or three pod—contract, by \$725,200. They then are using equipment which is brought into the country, and that difference I have given you is to do with and has a very delicate calculation in the Canadian equipment having paid 25 per cent duty and its taxes front-end at the time of construction and putting together, and here they are trying to compete with foreign equipment which comes in on a 1/120 of 25 per cent duty payable. If 25 per cent duty on the foreign bid were up front, it would be \$2,332,000. On the 1/120 of duty payable, there is a factor of \$223,000. So on the \$223,000 factor, they are low bid by \$500,000. So we are dealing with a difference now of \$500,000, and to me that seems to be very narrow for any rumour to originate from the United States such that the Great Lakes Dredge and Dock-Northern Consortium seem to feel they have the contract.

• 1700

The Chairman: Mr. Bockstael.

[Translation]

M. Franche: Des coûts et des risques. Quand les travaux sont terminés, quand les six mois sont écoulés, il reste beaucoup à faire. Nous sommes certains de pouvoir le faire en deux saisons de six mois, nous ne le sommes pas si nous disposons d'une seule saison. Et de plus, il y a les coûts.

M. Huntington: Monsieur le président, dans ce cas, pourquoi a-t-on fait des appels d'offres pour une seule saison? Ces offres sont coûteuses à préparer, car il s'agit d'un très gros bassin tournant.

M. Franche: Monsieur le président, lorsque vous faites des appels d'offres, il n'y a pas tellement de différence de coût entre les offres qui portent sur une saison et celles qui portent sur deux saisons. Autrement dit, les renseignements qu'il faut recueillir servent dans les deux cas et l'on détermine ensuite quel est l'équipement nécessaire pour parvenir à une conclusion en ce qui concerne les coûts. Au départ, nous avions pensé qu'il serait moins coûteux de faire les travaux en une seule saison, et c'est seulement par la suite que nous nous sommes aperçus que nous nous étions trompés.

M. Huntington: D'après l'entrepreneur local, la différence n'était pas tellement grande, puisqu'une seule saison vous aurait coûté un peu moins d'un million de dollars de plus que deux saisons.

M. Franche: Probablement, oui.

M. Huntington: Et un million, cela vous semble considérable?

M. Franche: Bien sûr que c'est considérable.

M. Huntington: Dans ce cas, puisque vous avez choisi deux saisons et puisque pour vous un million de dollars c'est très considérable, que pensez-vous de \$725,000? C'est beaucoup?

M. Franche: Pouvez-vous me dire ce que sont ces \$725,000?

M. Huntington: Eh bien, à partir du moment où vous décidez de faire les travaux en deux saisons, vous devez reconnaître que le groupe Lydon, c'est-à-dire le consortium Great Lakes Dredge and Dock, associé à Northern, une filiale canadienne de Morrison-Knudsen, fait l'offre la plus basse, une offre qui porte sur deux saisons, trois îles—ou trois plates-formes—et qui est inférieure de \$725,200 à celle de son concurrent immédiat. Ils se servent d'équipement importé, et la différence que je vous donne est fondée sur un calcul très minutieux, qui tient compte d'un droit de douane de 25 p. 100 payé sur l'équipement canadien et des impôts sur la fabrication; en même temps, on essaie de concurrencer le matériel étranger importé avec des douanes de 1/120 sur 25 p. 100. Si les 25 p. 100 de droits de douane qui s'appliquent dans le cas de l'offre étrangère étaient perçus au moment de la fabrication, il s'agirait de 2.332 millions de dollars. Par contre, dans le cas du droit de 1/120, le facteur n'est plus que de \$223,000. En partant de ce facteur de \$223,000, ils l'emportent sur leurs concurrents de \$500,000. La différence est donc maintenant de \$500,000 et il me semble que c'est un argument bien faible pour que le bruit circule, aux États-Unis, que le consortium Great Lakes Dredge and Dock-Northern a obtenu le contrat.

Le président: Monsieur Bockstael.

[Texte]

Mr. Bockstaël: Mr. Chairman, through you to Mr. Huntington, we have announced and the minister has announced that before the week is out he will be announcing who the successful tenderer is. This questioning on who is going to be the successful bidder is rather speculative. Since Marine is coming back next Tuesday, I would suggest to you, if you would accept it, that all that form of questioning would apply when you know exactly who the tenderers are. This exercise seems to be a fishing expedition to find out who is getting the job. You are putting the officials in difficult straits, when they must respect the minister's wishes of making the announcement this week.

Mr. Huntington: With all due respect to the parliamentary secretary, Mr. Chairman, this issue is causing heightened anxiety, in light of statements which have originated from Great Lakes Dredge and Dock Company in the United States and which have come through to some of us in Canada, in which they have stated that they will be getting, in addition to the Miramichi contract, the Roberts Bank contract. I am pointing out and placing on the record right now, along with my colleague, Mr. Siddon, the fact that there are some factors to consider. I would hope that a great deal of wisdom will be exercised by the officials and by the minister in the selection of either a foreign company to carry out this Canadian work or a company that is deeply involved in the Canadian industrial sector.

I accept the minister's need for foreign bids to keep the bidding honest. I accept that principle. I have no quarrel with that at all. But where bids are very close, and where there is a \$500,000 difference, I am suggesting the Canadian operators must be given some kind of preference, in light of the buy-American policy, which has interfered with Canadian operators working and dredging out the river systems of the Pacific coast as a result of the Mt. St. Helens flood. Our Canadian dredging equipment was not allowed into the United States to handle that emergency, and here we have a situation where Canadian work, Canadian payrolls, Canadian equipment, Canadian taxes, Canadian dredge workers, are being threatened for a sum like half a million dollars on a \$35 million project. So I guess what we are flying here is a signal that we in the west are very interested in some very balanced reasoning and a full consideration of all the factors involved on the decision of the minister in this contract, in light of the information already available to us.

That brings us back to the situation of dredges operating in the Canadian Arctic. It could be that in the wisdom of the officials advising various ministers, the dredging equipment needed in the Arctic is not available in Canada. But I want to protest in the strongest terms possible to the parliamentary secretary, who can carry it to the minister and officials, that really, Canadian workers on the dredges in the Arctic are just tokenism. I am advised that the technical operators on those dredges are foreigners, that they are only advanced expense

[Traduction]

M. Bockstaël: Monsieur le président, monsieur Huntington, le ministre et nous-même avons annoncé que la compagnie qui a obtenu le contrat serait connue avant la fin de la semaine. Toutes ces spéculations sont donc assez inutiles. Puisque vous avez convoqué les représentants de l'administration du transport maritime mardi prochain, je pense que vous devriez poser vos questions à ce moment-là, d'autant plus que vous connaîtrez alors la compagnie qui a obtenu le contrat. Pour l'instant, j'ai l'impression que vous cherchez à arracher un secret aux fonctionnaires, les mettant ainsi dans une position difficile, puisque le ministre leur a demandé d'attendre le communiqué officiel qui doit être fait cette semaine.

M. Huntington: Monsieur le président, je rappelle respectueusement au secrétaire parlementaire que toute cette affaire est la source d'une certaine anxiété depuis que la société américaine Great Lakes Dredge and Dock a lancé ces rumeurs qui sont parvenues à certains d'entre nous au Canada. En effet, elle a annoncé qu'en plus du contrat de la Miramichi, elle avait obtenu celui de Roberts Bank. Tout comme mon collègue, M. Siddon, j'insiste sur le fait qu'il faut tenir compte d'un certain nombre d'autres facteurs, et j'espère que les fonctionnaires et le ministre feront un choix sage et éclairé entre une compagnie étrangère et une compagnie canadienne ayant des liens étroits avec le secteur industriel canadien.

Je comprends le ministre lorsqu'il nous dit que dans l'intérêt de l'honnêteté, il a besoin de ces offres étrangères. C'est un principe que j'accepte, que je ne conteste pas. Mais quand les offres sont très proches les unes des autres, quand la différence n'est que de \$500,000, il faudrait peut-être donner la préférence à une compagnie canadienne et nous souvenir que le slogan «Achetez américain» a souvent gêné les compagnies canadiennes qui essayaient d'obtenir des contrats de dragage dans le système fluvial de la côte du Pacifique, à la suite des inondations provoquées par l'éruption du mont Sainte-Hélène. A l'époque, les Américains ne nous ont pas autorisés à transporter notre équipement de dragage aux États-Unis pour faire face à cette situation d'urgence, et il serait regrettable qu'aujourd'hui, pour une simple différence d'un demi-million de dollars sur une entreprise de 35 millions de dollars, on oublie les intérêts des compagnies de dragage canadiennes, de leurs employés, de leur matériel, sans parler des impôts qu'ils paient. Par conséquent, nous fondant sur les informations dont nous disposons, nous, de l'Ouest, espérons que le ministre, avant de prendre sa décision, tiendra compte de toutes les considérations, pèsera soigneusement le pour et le contre et tous les facteurs qui sont en cause.

Et cela nous ramène aux bateaux de dragage qui sont dans l'Arctique canadien. Il est possible que dans leur sagesse, les fonctionnaires qui sont chargés de conseiller les ministres aient décidé que le matériel de dragage nécessaire n'était pas disponible au Canada. Mais je tiens à protester auprès du secrétaire parlementaire, dans l'espoir qu'il en parlera au ministre et à ses collègues: les travailleurs de nationalité canadienne qui travaillent sur ces bateaux sont si peu nombreux qu'en réalité, ils ne sont là que pour la décoration. On m'apprend que le

[Text]

account living allowances while they are in Canada, that they are paid back home, that really we have dishwashers and the odd deck hand who are of Canadian origin and that those payrolls are not subject to the normal benefit or return to the federal treasury which you get when Canadian equipment with Canadian operators and Canadian engineers are used. So I think that in this whole area of foreign equipment in areas where there is an extensive amount of work for dredging perhaps it is time that the Canadian government looked at some kind of a grant or subsidy so that Canadian bottoms and Canadian dredges could be operating and serving the needs in the Canadian Arctic. I guess those are the points.

• 1705

I see my time is up, but in the 15 minutes I have had I wanted to put those two on. I think very wise use and very wise discretionary decisions should be made on the use of this 1/120 of 25 per cent.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Huntington, your points are well taken and will be referred to the minister, but you were once a minister and you can appreciate that when the minister tells his officials that he is responsible for making the announcement this week we cannot have the officials pre-empting him in this fashion. The other point is that you started your proposal with "rumour has it", and in this context it is very difficult for us to deal with rumours. The minister will certainly be dealing with the facts when he makes an announcement.

Mr. Huntington: The same rumour applied to the Miramichi project, and by the way, from the same source, so it seems to have some accurate inside knowledge that we here as parliamentarians have great difficulty getting, sir.

The Chairman: I must find out from you, Mr. Huntington, your source because I did not get any rumours before it was awarded.

Mr. Huntington: You are in the wrong party.

The Chairman: For rumours maybe. Mr. Dionne.

M. Dionne (Chicoutimi): Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, j'ai souvent critiqué Transports Canada pour avoir négligé certains secteurs d'activités; mais en ce qui touche les ports nationaux, je dois avouer aujourd'hui que dans ma région, tout a très bien été et je rends hommage aux fonctionnaires qui ont drôlement bien travaillé pour que les choses aillent dans la bonne voie.

Cependant, j'aurais quelques petites questions à poser aujourd'hui, et j'aimerais avoir des réponses très positives.

Le 22 décembre 1980, j'ai annoncé avec le ministre responsable de ma région, M. Lapointe, la relocalisation portuaire du port de Chicoutimi vers Ville de la Baie. Également, on devait annoncer en mars le réaménagement portuaire de Chicoutimi. Je comprends très bien que le réaménagement portuaire de la ville de Chicoutimi doit être fait par les Travaux publics. Mais ce que je veux dire... c'est qu'il y a des réservoirs... Il y a 43 réservoirs avec des millions de gallons d'essence en plein

[Translation]

personnel technique sur les dragueurs est formé d'étrangers à qui on remet une indemnité de subsistance, qui sont payés une fois de retour dans leur pays d'origine, et que le seul personnel d'origine canadienne à bord travaille à la plonge ou sur le pont. Ils ne bénéficient donc pas au Canada d'avantages sociaux qui reviennent normalement aux équipages canadiens œuvrant avec de l'équipement canadien. Ainsi, dans les régions où on fait énormément de dragage, il est peut-être temps d'envisager une subvention aux entrepreneurs canadiens, pour que le dragage s'effectue par des Canadiens, pour satisfaire aux besoins canadiens dans l'Arctique. Voilà ce que j'avais à dire à ce sujet.

Mon temps est écoulé, mais je voulais employer mes 15 minutes à faire ressortir ces deux points. On devrait procéder prudemment lorsqu'il s'agit de prendre des décisions discrétionnaires quant à l'utilisation du 1/120 de 25 p. 100.

Le président: M. Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur Huntington, j'ai pris bonne note de vos remarques et je vais les soumettre au ministre. Cependant, comme ancien ministre, vous savez bien que lorsque le ministre prévient ses fonctionnaires qu'il va annoncer un projet donné au cours d'une semaine donnée, il ne serait pas indiqué que ceux-ci le devancent. Je tiens à signaler aussi que vous avez parlé de bruits qui courent et que, dans ce contexte, il nous serait très difficile de parler de «bruits». Le ministre parlera des faits lorsqu'il fera l'annonce.

M. Huntington: Les mêmes «bruits» couraient à propos du projet Miramichi et, au fait, provenaient des mêmes sources. Donc, il paraît que quelqu'un obtient des renseignements que nous ne pouvons pas avoir, quoique nous soyons des parlementaires, monsieur.

Le président: Monsieur Huntington, j'aimerais connaître la source de vos renseignements, car je n'ai pas entendu de bruits avant que le projet ne soit annoncé.

M. Huntington: Vous êtes dans le mauvais parti.

Le président: Pour ce qui est des bruits, peut-être. Monsieur Dionne.

Mr. Dionne (Chicoutimi): Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, I have often criticized Transport Canada for being neglectful of certain areas of activity. However, I have to admit today that in my area the National Harbours have been very well attended to and I would like to congratulate the officials who have worked so hard to get things on the right track.

I do have a few questions to ask today and would like some positive answers.

On December 22, 1980, I made a joint announcement with the minister responsible for my area, Mr. Lapointe, of the relocation of the port at Chicoutimi to Ville de la Baie. In March, we were scheduled to announce a port development project in Chicoutimi. I realize that Public Works is responsible for this project, but I mean... there are reservoirs... There are 43 reservoirs full of millions of gallons of gas right

[Texte]

centre-ville, et depuis des années, les citoyens demandent à ce que ces réservoirs-là soient déménagés dans les délais les plus brefs.

Monsieur le président, je devais annoncer ce réaménagement tout dernièrement, mais j'ai l'impression que l'on a donné priorité à d'autres projets. Je me pose la question suivante, à savoir si Québec n'a pas passé avant Chicoutimi, encore une fois.

Le président: M. Franche.

M. Franche: Monsieur le président, dans le cas du réaménagement du port de Chicoutimi, je pense qu'il serait bon que je fasse peut-être le point, à savoir que depuis cinq ans que je suis président du Conseil des ports nationaux, un des facteurs qui m'a toujours préoccupé est l'accès des gens au bord de l'eau. Parce que les ports ont la tendance de fermer cet accès. Et à ce moment-là on a fait un travail dans l'ordre suivant des priorités. Le premier endroit où on a commencé à travailler a été Québec; le deuxième endroit fut Montréal et le troisième endroit fut Chicoutimi. Chicoutimi, son problème est un peu différent de celui Québec et de celui Montréal, parce qu'on faisait affaires avec des zones historiques, etc. Tandis qu'à Chicoutimi, on faisait face à une situation différente, les réservoirs pétroliers étant situés en plein cœur de la ville, cela créait un problème. Donc, dans notre perspective, ce fut Québec, Montréal et Chicoutimi.

• 1710

Les dossiers ont progressé, puis aujourd'hui je peux vous dire que Québec est un peu plus avancé que Montréal; Montréal est un peu plus avancé que Chicoutimi. Alors, je pense que c'est normal dans ce contexte-là.

Dans Chicoutimi, d'une façon ou d'une autre, on a quand même progressé dans nos dossiers. On a pris des options sur des terrains. Il y en a dont on est en train de conclure les achats. Nous sommes à négocier avec la province de Québec pour une partie de terrain qui appartient à la province de Québec et il va y avoir une question de lots d'eau. On a fixé un site. Et cela se fait conjointement avec les Travaux publics. Donc, la relocalisation pour nous demeure prioritaire dans Chicoutimi et elle se fait par étapes. Après cela, on va être obligé de prévoir la construction d'une route près du site, etc. Pour le moment, il s'agit de négocier avec la province de Québec pour en arriver à avoir la partie du site qui lui appartient, ensuite acheter les terrains, et après cela, on pourra discuter avec les compagnies pétrolières au sujet d'un endroit où elles pourront emménager.

Soit dit en passant, on a quand même construit le quai Albert Maltais au coût de \$3,250,000 il y a à peu près trois ans pour permettre à certaines des compagnies de se relocaliser. Donc, elles ne sont pas, d'un autre côté, complètement sans solution. Mais éventuellement, je pense que la construction d'un nouveau quai plus bas dans la Baie-des-Ha! Ha! est ce que nous visons pour libérer l'ensemble du centre de Chicoutimi.

[Traduction]

downtown and, for years now, the residents have been asking for these reservoirs to be moved as soon as possible.

Mr. Chairman, the announcement was scheduled recently, but I get the impression that priority has been shifted to other projects. I am wondering whether Quebec has not taken precedence over Chicoutimi once again.

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Mr. Chairman, regarding the port development at Chicoutimi, I should perhaps point out that I have been chairman of the National Harbours Board for five years now and that one of my main concerns has always been access to the water. The harbours have a way of closing off that access to local residents. Our priorities were as follows: the first place we began work was in Quebec, the second, Montreal and the third, Chicoutimi. Chicoutimi's problem is slightly different from Quebec's or Montreal's because there were historical areas at stake and so forth. Because of these differing circumstances in Chicoutimi, where the petroleum reservoirs are smack in the middle of town, a problem arose. Therefore, priority was given to Quebec, Montreal, and, then, to Chicoutimi.

With time and progress, Quebec is slightly ahead of Montreal and Montreal is slightly ahead of Chicoutimi. So, from that point of view, the situation in Chicoutimi is normal.

Notwithstanding this order of priority, there has been progress made in Chicoutimi. Options have been taken on lots and some of the offers are being finalized now. We are negotiating with the Province of Quebec for some of the land it owns and some water lots are involved as well. A site has been chosen and the work will be done in co-operation with Public Works. So, the relocation has remained a priority for us in Chicoutimi but it is being done in stages. Afterwards, we will have to build an access road to the site and so forth. At the moment, we are negotiating with Quebec for the land belonging to the province and once we have purchased the land we will discuss moving the reservoirs with the petroleum companies.

By the way, I might point out that the Albert Maltais wharf was built at a cost of \$3,250,000 approximately three years ago so that some of the companies could relocate. So, it is not as though they have no options whatsoever. Eventually, however, we will have to think of building a new wharf further down the Baie-des-Ha! Ha! to clear out the downtown area of Chicoutimi.

[Text]

M. Dionne (Chicoutimi): Or, vous me dites, monsieur Franche que l'achat des terrains se poursuit. Est-ce qu'on peut dire que l'achat des terrains est complété ou si cela est à la veille d'être complété?

M. Franche: Non, ce n'est pas complété, mais c'est bien en route. On a des options. Je crois qu'il y a seulement une succession où on a des petits problèmes. Je ne connais pas chaque dossier. Il y a à peu près cinq ou six propriétaires là-dedans. Il y a une succession à régler et les autres sont sous option. Je crois même que ces dossiers sont déjà chez le notaire, si je me rappelle bien. Il y a un notaire qui s'occupe de plusieurs dossiers et une entente est en train d'être conclue.

M. Dionne (Chicoutimi): Maintenant, vous avez parlé de négociation avec le gouvernement du Québec en ce qui touche les lots de grève, les lots d'eau, et possiblement, les lettres patentes au sujet de certains terrains. Est-ce qu'on peut dire que la négociation avec le gouvernement du Québec se déroule normalement ou s'il y a des contraintes présentement?

M. Franche: A ce que je sache, cela se déroule normalement, il y a des contraintes. Cela prend plus de temps qu'on voudrait et on est en train de regarder comment on pourrait arriver à solutionner certaines de ces contraintes. Soit dit en passant, on avait les mêmes contraintes dans le port de Montréal il n'y a pas si longtemps, puis soudainement, du côté provincial ils ont dit: Oui, on est prêt à débloquer les contraintes. J'espère qu'on va en arriver à la même chose. On a déjà obtenu une bonne collaboration il y a quelques années pour Pointe à L'Îlet. On espère avoir la même collaboration.

M. Dionne (Chicoutimi): Est-ce que cela veut dire, monsieur le président, monsieur Franche, qu'on peut dès cette année voir certains travaux d'infrastructure se faire sur ces terrains lorsqu'ils seront complètement acquis et que légalement tous les papiers seront en bonne et due forme?

M. Franche: Monsieur le président, tout va dépendre avec quelle rapidité on aura du succès avec la province de Québec au sujet des terrains. On espérerait à ce moment-là, si on en vient à des ententes, pouvoir revenir et faire approuver un programme pour au moins avoir l'accès au site. Si on ne commençait par les travaux d'infrastructure durant l'année en cours, ce serait au moins ceux de génie, etc., pour vraiment avoir «embrayé» en 1982 et possiblement en faire cet automne.

M. Dionne (Chicoutimi): Si je comprends bien, monsieur le président, les professionnels sont déjà présentement à l'ouvrage afin de compléter ou de présenter des plans au ministère des Transports? Ou est-ce plutôt une recherche que l'on fait?

• 1715

M. Franche: Je ne crois pas que l'on ait engagé des ingénieurs à ce stade-ci pour faire les plans de la route en question pour se rendre au site... Non, je ne voudrais pas vous induire en erreur là-dessus. Les professionnels qui travaillent en ce moment sont plutôt des notaires pour l'acquisition de propriétés.

M. Dionne (Chicoutimi): Vous savez que les notaires sont très conservateurs de nature!

[Translation]

Mr. Dionne (Chicoutimi): Mr. Franche, you have told me that land is being purchased. Have the deals been finalized or are they on the point of being completed?

Mr. Franche: No, the purchases have not been made but they are well on the way. Some lots are under option and I think there is a small problem of a land title in one case. However, I am not familiar with each deal as there are five or six land owners involved. There is an estate to settle and the others are under option. I think the files are even in the notary's office already, if I am not mistaken. A notary is taking care of the dossiers and an agreement is on the way to being concluded.

Mr. Dionne (Chicoutimi): Now, you mentioned negotiation with the Quebec government regarding shore lots, water lots and, possibly, deeds to certain pieces of land. Are negotiations going smoothly or are there any hitches at the moment?

Mr. Franche: As far as I know, everything is proceeding normally but there are some constraints. It is taking longer than we would have liked and we are trying to determine how to solve some of the problems. By the way, we had the same problems in the port of Montreal not too long ago when suddenly the provincial government decided it was all systems go. I hope the same thing happens here. A few years ago, there was good co-operation in Pointe-à-l'Îlet. We hope the same co-operation will prevail here.

Mr. Dionne (Chicoutimi): Mr. Chairman, Mr. Franche, does that mean that there will be some infrastructure work this on the land in question as soon as the deals have been closed and that all the legal matters are settled in due form?

Mr. Franche: Mr. Chairman, everything depends on the headway we make with the Province of Quebec. Once the land question is settled, we would hope, under the agreements, to be able to approve a program to build an access road to the site. If we do not get as far as the infrastructure work this year, we would at least be able to start the engineering and so forth so that we can really get the ball rolling in 1982, if not this fall.

Mr. Dionne (Chicoutimi): Mr. Chairman, if I have understood correctly, professionals are already at work to complete or, at least, to submit plans to the work to complete or, at least, to submit plans to the Ministry of Transport? Or are they still at the research stage?

Mr. Franche: As yet, I do not think any engineers have been hired to draw up the road plans for access to the site... No, I would not like to mislead you in any way. The only professionals at work at the moment are the notaries dealing with the land purchase agreements.

Mr. Dionne (Chicoutimi): You know that notaries are very conservative in nature.

[Texte]

Je suis content de vous entendre dire cela, monsieur Franche... à savoir que, quand même, tout fonctionne très, très bien.

Tout à l'heure, j'écoutais mon collègue, M. Deniger, dire qu'il est peut-être possible que dans un avenir rapproché on connaisse des augmentations de tarifs assez substantielles sur la Voie maritime. Est-ce que ceci veut dire qu'un port en eau profonde tel que celui dont on parle présentement, celui de Ville La Baie aurait un avenir encore beaucoup plus assuré tenant compte des coûts sur la Voie maritime?

M. Franche: Monsieur le président, honnêtement, je ne crois pas que les augmentations ou les diminutions de coûts sur la Voie maritime affectent l'avenir du port de Ville La Baie. Le port de la Ville de La Baie est d'abord rattaché à l'économie de l'ALCAN, à l'économie de l'industrie de la pulpe et du papier, et pourrait être rattaché à l'économie, disons de certains minerais ou de certaines ressources naturelles... On a souvent parlé du projet Ferchibal, etc. des choses qui ne sont pas encore réalisées. Je ne vois pas comment le transport sur la Voie maritime affecterait cela sauf si l'on exportait du minerai de fer, peut-être, vers les aciéries américaines qui sont en difficulté en ce moment. Ce serait sur la même base, en fin de compte, que pour le port de Sept-Iles. Et on n'a pas vu d'effet réel des taux de la Voie maritime sur le port de Sept-Iles, et on n'en verra pas plus sur le port de Chicoutimi.

M. Dionne (Chicoutimi): Vos réponses, monsieur Franche, me réconfortent. Je me doutais bien que mon dossier fonctionnait à merveille et, aujourd'hui, vos réponses me sécurisent davantage. Je vous invite quand même à continuer comme on l'a fait dans le passé pour réaliser complètement ce projet.

Je voudrais quelque peu changer de sujet. J'aimerais que l'on m'explique davantage les différences de juridiction quant aux quais et aux havres publics, parce que, dans nos régions... Là j'ai des quais, j'ai des havres et souvent, quand on a une demande quelconque, on a des difficultés pour savoir à qui s'adresser. Est-ce que je pourrais avoir des explications à ce sujet, s'il vous plaît?

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: *Well.* Les quais et les havres publics... Je vais me permettre de faire répondre M. Clavelle qui est beaucoup mieux renseigné que moi, je pense.

Le président: Monsieur Clavelle.

M. J. Clavelle (directeur, Direction des ports et havres, Transports Canada): Monsieur le président, l'administration des ports et havres publics relève de l'Administration de Transports Canada, et toute demande ou toute correspondance devrait nous être adressée.

M. Dionne (Chicoutimi): Merci.

Monsieur le président, quant aux renseignements supplémentaires dans le Budget des dépenses... là où on parle de navigation de plaisance on dit ceci:

Une étude a récemment été effectuée en vue d'identifier la demande de services maritimes pour la navigation de plaisance et d'envisager la possibilité d'établir des structures appropriées de droits lorsque c'est possible et pratique.

[Traduction]

I am happy to learn from you, Mr. Franche, that things are moving so smoothly.

Earlier, listening to Mr. Deniger, I learned that, in the near future, there may be a substantial increase in seaway rates. Would this mean that the future of deepwater ports like the one at Ville La Baie would be even more certain, given the costs of the seaway?

Mr. Franche: Mr. Chairman, frankly I do not see how the increases or reductions in seaway rates would affect the future of the port at Ville La Baie. That port depends on the health of ALCAN, of the pulp and paper industry and on the state of development of minerals and natural resources in the hinterland. There has been much talk about the Ferchibal project, and so on, of projects which have not yet been started. I do not see how seaway traffic would affect the port unless we were exporting iron ore to the American steel plants which are in some difficulty at the moment. The same would apply to the port at Spet-Iles, actually. There has been no real effect of the seaway rates on that port and I do not see how there would be for the port at Chicoutimi, either.

Mr. Dionne (Chicoutimi): Your answers are reassuring, Mr. Franche. I was quite sure we were in no danger and your replies are even more reassuring to me. I would urge you to continue as in the past to see the project through.

To change subjects for a moment, I would like to have an explanation of the different jurisdictions over public wharfs and harbours. In my riding, there are wharfs in some places and harbours in others and people have difficulty knowing who is responsible. Could I get a breakdown of the responsibilities in this area, please?

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Well, public wharfs and harbours... I would refer that question to Mr. Clavelle who is better informed than I.

The Chairman: Mr. Clavelle.

Mr. J. Clavelle (Director, Ports and Harbours Branch, Transport Canada): Mr. Chairman, the administration of public ports and harbours comes under Transport Canada and any request or correspondence should be addressed to us.

Mr. Dionne (Chicoutimi): Thank you.

Mr. Chairman, in the Main Estimates Supplement, there is a reference to pleasure craft. It reads as follows:

A study has recently been completed to identify the demand for marine services attributable to pleasure craft and to consider the development of appropriate fee structures where possible and/or practical.

[Text]

Auriez-vous un peu plus d'explications? Est-ce que les embarcations de plaisance auront des droits, ou quelque chose... Je ne sais pas, là... aller-retour? C'est la page 10 du document.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, this is a subject matter that has been receiving ongoing study in the department for some particular time now. I do not look upon anything of that nature coming forth in the near term future at all.

M. Dionne (Chicoutimi): Ça me satisfait, monsieur le président et encore une fois merci pour les informations que vous m'avez données aujourd'hui.

Le président: Merci, monsieur Dionne.

M. Deniger: J'invoque le Règlement, monsieur le président... A quelle heure avez-vous l'intention d'ajourner ce soir?

The Chairman: It has been the normal practice of this committee to sit until six o'clock if there are still intervenors until that time. I heard rumours that there might be a vote, I do not know. So, unless we are called by the bells, we will proceed until six o'clock.

Mr. Mazankowski, please.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Sinclair you said, with respect to the possibility of higher Seaway tolls, as a result of an American initiative, that this could not be instituted on a unilateral basis. You also said that there is a review going on. Is that a joint review with the U.S. and Canadian authorities?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, that is a joint review. It was a review that was called for in the agreements that were negotiated with the Americans in 1977, which provided for a three-phase toll increase, and the provision for the review of the toll structure in 1981.

Mr. Mazankowski: The press has reported that the United States are interested in what they refer to as a "bail-out" of the Seaway Authority, which would constitute some \$100 million worth of write-off. If the current U.S. administration does not see fit to do that and tries to recover that through increased tolls, there are suggestions that it could result in increases up to 55 per cent. That is what is reported in *The Gazette* of March 31, I believe—that does not seem right, March 31; anyway it is in a current edition. What can Canadian authorities do in terms of preventing such an increase? What are we doing as far as the Government of Canada is concerned?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I have not tested the arithmetic adding up to 55 per cent but I suspect, based on what little I do know, that the Americans might require that much more revenue than they presently get. But you should keep in mind that the Americans have only two of 15 locks on the traditional Seaway system. So, I think it might be erroneous to conclude that it is a 55 per cent increase on total Seaway tolls. The process is that there is a negotiation between the two countries and that negotiation must result in an agreement between the two countries.

Mr. Mazankowski: Who does the negotiating? Is it the two respective transport administrations or does it involve external affairs as well? What is the process?

[Translation]

Would you have any more details? Will pleasure craft have fees to pay or... Would this apply to return trips? It is on page 10 of the supplement.

M. Sinclair: Monsieur le président, cette question fait l'objet d'une étude continue au ministère depuis un certain temps maintenant. Je n'envisage pas de changement de ce genre dans un avenir très rapproché.

Mr. Dionne (Chicoutimi): That is fine, Mr. Chairman. Once again I would like to thank the witnesses for the information they have given me today.

The Chairman: Thank you, Mr. Dionne.

Mr. Deniger: On a point of order, Mr. Chairman. What time do you intend to adjourn the meeting this evening?

Le président: Habituellement, nos séances sont levées à 18 heures. J'ai entendu dire qu'il y aurait un vote à la Chambre. Donc, à moins que nous n'entendions retentir la sonnerie, nous allons siéger jusqu'à 18 heures.

Monsieur Mazankowski, s'il vous plaît.

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur Sinclair, vous avez dit que l'augmentation des tarifs de la Voie maritime, initiative des Américains, ne serait pas approuvée unilatéralement. Aussi, vous avez parlé d'une révision. S'agit-il d'une révision conjointe effectuée par les responsables canadiens aussi bien qu'américains?

M. Sinclair: Monsieur le président, il s'agit d'une révision conjointe. En vertu des accords négociés avec les Américains en 1977, cette révision prévoit une augmentation en trois étapes, ainsi qu'une révision ultérieure en 1981.

M. Mazankowski: Dans les journaux, on a noté que les États-Unis veulent se retirer de l'administration de la Voie maritime, ce qui constituerait une perte sèche de 100 millions de dollars. Toutefois, si le gouvernement américain actuel décide de rester dans l'affaire et de récupérer cet argent en augmentant les tarifs, les augmentations pourraient s'élever jusqu'à 55 p. 100. Du moins, c'est ce qu'on a écrit dans *The Gazette* du 31 mars, ou dans un des derniers numéros du journal. Que peuvent faire les responsables canadiens afin de prévenir une telle augmentation? Que fait le gouvernement du Canada, en l'occurrence?

M. Sinclair: Monsieur le président, je n'ai pas vérifié les calculs pour savoir s'il s'agit effectivement de 55 p. 100, mais d'après le peu que je sais, les Américains auront peut-être besoin davantage de recettes qu'ils n'en reçoivent à l'heure actuelle. Toutefois, il faut retenir que les Américains ne contrôlent que deux écluses sur 15 dans la Voie maritime. Donc, ce serait une erreur de conclure qu'il s'agirait d'une augmentation de 55 p. 100 de tous les tarifs de la Voie maritime. Tel que prévu, les deux pays doivent négocier d'abord et sont libres de signer un accord conjoint, s'ils le veulent.

Mr. Mazankowski: Qui est responsable des négociations: les administrations des transports des deux pays ou les ministères des Affaires extérieures? Quels procédés a-t-on prévus?

[Texte]

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the process involves the Department of External Affairs, the two Seaway entities and the respective departments of transport.

Mr. Mazankowski: Going back to the Seaway. There have been ongoing discussions and considerations for the extension of the Seaway. Have the studies advanced sufficiently to the point where you can determine the prospect of a scaled-in increase in the length of the shipping season? If so, what can you anticipate over the next five years in terms of an extended season, bearing in mind the commensurate costs associated with that? I recognize there have to be economies that have to be considered in terms of the costs involved, but has that evaluation been far enough advanced to make a decision?

• 1725

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I recall, Mr. Mazankowski, you and I having a discussion on this subject approximately 30 months ago. The opinions I expressed at that time are still the opinions I hold today. Our priority is to increase the productivity of the existing season, and the studies we have done so far into looking at an extended season confirm the view I expressed to you approximately 30 months ago that the costs of the season extension are rather substantial, and that even the costs of operation to the shipping companies themselves are very substantial.

As a criterion for that statement, I would refer you to the experience of some of the United States' steel companies in operating their ships in extended season on the upper lakes, whereby they have cut back—admittedly also in response to the decline in the United States steel industry—but also they will admit rather freely that the operation was not all that profitable and it encountered some fairly significant delays.

Therefore, in addressing the real problem, which is the capacity of the Welland Canal, our emphasis is now and will continue to be primarily on increasing the productivity of that canal in the existing season and perhaps firming up a little earlier opening, such as we are fortunate enough to do this year, and perhaps a little later closing. But I think that with an assessment and analysis of the dollar costs involved and the timing of product-moving, our investment is better placed in improving the capacity of the canal by productivity improvements in the existing season rather than spending too much time on an extended season.

Mr. Mazankowski: Well, you are estimating about 66.8 million metric tonnes of cargo for 1981. How do you foresee the next five years? Do you see a sort of levelling off, or do you see the demand for increased capacity and if so, how much?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we see a gradual increase in demand, based on all the forecasts we have heard so far. We have commissioned a study, in co-operation with the United States Seaway Development Corporation, to assess commodity-demand flows in the system from both Canadian and American sources, which will form the base of projections as to how significant the congestion problem on the Welland

[Traduction]

M. Sinclair: Monsieur le président, les négociations engagent le ministère des Affaires extérieures, les administrations de la Voie maritime et les ministères des Transports des deux pays.

M. Mazankowski: Encore à ce sujet, des discussions sont actuellement en cours en vue d'étudier la possibilité de prolonger la Voie maritime. Les études sont-elles suffisamment avancées pour vous permettre de calculer de combien serait prolongée la saison de la navigation? Si oui, compte tenu des coûts qui s'imposeraient, que prévoyez-vous comme saison au cours des cinq années à venir? Je reconnais qu'il faut tenir compte de certains facteurs économiques dans les dépenses que cela entraînerait, mais cette évaluation est-elle suffisamment avancée pour prendre une décision?

M. Sinclair: Monsieur Mazankowski, je me souviens d'une discussion que nous avons eue à ce sujet, il y a environ 30 mois. Ce que je vous avais dit à l'époque tient toujours. Notre priorité va à l'augmentation de la productivité de la saison actuelle, et les études que nous avons faites jusqu'à présent sur les possibilités d'étendre cette saison confirment ce que je vous ai dit il y a environ 30 mois, à savoir que les dépenses d'une telle extension sont assez considérables, et que les dépenses pour les armateurs eux-mêmes sont très considérables.

Pour appuyer mes dires, je vous citerai l'expérience de certaines aciéries américaines qui ont étendu la période de navigation de leurs bateaux sur les Grands lacs. Elles ont réduit cette période de navigation supplémentaire, bien entendu en réponse à un certain déclin du secteur de l'acier aux États-Unis, mais également, ce qu'elles admettent volontiers, parce que cette opération n'était pas si rentable et souffrait de retards assez importants.

Par conséquent, pour revenir au véritable problème, c'est-à-dire la capacité du canal Welland, nous nous efforçons et nous continuerons à nous efforcer surtout d'accroître la productivité de ce canal pendant la durée de la saison actuelle en essayant peut-être de l'ouvrir un peu plus tôt, comme nous avons eu la chance de pouvoir le faire cette année, et peut-être de la fermer un peu plus tard. Néanmoins, compte tenu des dépenses et du calendrier de navigation, il est préférable que nous améliorions la capacité du canal en accroissant la productivité pendant la saison actuelle plutôt que de faire porter nos efforts sur une éventuelle extension de la saison.

M. Mazankowski: Vous prévoyez le passage d'environ 66.8 millions de tonnes métriques pour 1981. Quelles sont vos prévisions pour les cinq prochaines années? Prévoyez-vous une sorte de nivellement, ou prévoyez-vous une croissance de la demande, et dans ce cas, de combien?

M. Sinclair: Nous prévoyons une croissance progressive de la demande selon les dernières prévisions. Nous avons commissionné une étude en conjonction avec la United States Seaway Development Corporation, pour évaluer le mouvement des marchandises à la fois en provenance du Canada et des États-Unis, et devant nous permettre de déterminer quand la congestion sur le canal Welland deviendra un véritable problè-

[Text]

Canal will become and how soon that event will occur. At the same time, we are engaging in several productivity improvements, all designed toward increasing the number of lockages per day that we get through that canal.

Mr. Mazankowski: In other words, I look at the table 36 on page 82, where in 1977 you had 65 million tonnes. It has been in that 65-66 million tonnes range. Am I to assume, then, that while you anticipate some increase, you do not anticipate a major, significant increase over that next five-year period. Is that right?

Mr. Sinclair: A lot will depend on what happens to United States' grain movements, and also whether or not the United States' steel industry recovers to the point where they begin to bring Sept-Îles iron ore through the seaway system in substantive measure.

Mr. Mazankowski: Yes. Just moving on to the fuel surcharge. I am wondering whether your department has done an impact on the shipping industry and whether you have that information available. Does it conform to the projections that have been made by the Dominion Marine Association that it would, in effect, create an additional cost of some \$30 million? What kind of a solution have you put forth, or are you at liberty to advance that? The DMA have recommended a two-price fuel policy which, according to their statement, would not violate international agreements with respect to marine transportation. Can you enlighten the committee? I know that discussions are going on and we are encouraged by the fact that the Minister of Finance has deferred the implementation, but here again, if Alberta is going to supply cheap fuel for domestic consumption in Canada, I would certainly like to see the Canadian marine sector be the beneficiary of that. We have been noted as being very generous over the years, and we would like to see that generosity spread across as broad a base as possible.

• 1730

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we have done an assessment of the impact of the fuel surcharges, and our calculations do not differ significantly from those done by the Dominion Marine Association.

Mr. Mazankowski: Do you have a document available that you could provide the committee with? Or are you at liberty to do that? If so, I would ask whether it might be made available to the committee, subject to the willingness to release it, or the propriety of its being released.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, what we have is a series of calculations on working papers. We have prepared no formal document detailing what the impact is. We have taken various assumptions and done some calculations on paper, but we have prepared no formal document. I have indicated that our calculations and our assumptions and our figuring do not materially differ from those produced by the Dominion Marine Association, so I think if you have access to that you will simply have access to the calculations.

[Translation]

me. Simultanément, nous essayons d'apporter des améliorations devant permettre un accroissement du nombre de passages des écluses de ce canal par jour.

M. Mazankowski: En d'autres termes, puisque je peux voir à la page 82, au tableau 36, que le chiffre était en 1977 de 65 millions de tonnes, vous tournez toujours aux alentours de 65, 66 millions de tonnes. Dois-je supposer que, bien que vous prévoyiez une certaine croissance, elle ne sera pas très importante au cours de cette prochaine période de cinq ans? N'est-ce pas?

M. Sinclair: Beaucoup dépendra du sort des céréales américaines et également du redressement des aciéries américaines nécessitant le transport en quantités importantes sur la Voie maritime de minerai de fer en provenance de Sept-Îles.

M. Mazankowski: Oui. J'aimerais passer à la surtaxe sur le combustible. Votre ministère a-t-il fait une étude de ses effets sur l'industrie du transport et ces renseignements sont-ils disponibles? Est-ce conforme aux projections de la Dominion Marine Association, qui prévoyait une dépense supplémentaire de quelques 30 millions de dollars? Quel genre de solution avez-vous proposée, ou avez-vous le loisir d'en proposer une? La Dominion Marine Association a recommandé une politique de double prix pour les carburants qui, selon elle, ne violerait pas les ententes internationales sur les transports maritimes. Pouvez-vous nous éclairer à ce sujet? Je sais que des discussions ont lieu et nous sommes encouragés par le fait que le ministre des Finances ait reporté l'application de cette surtaxe, mais, une fois de plus, si l'Alberta doit fournir du carburant à bon marché aux Canadiens, j'aimerais que le secteur maritime en bénéficie aussi. Nous avons la réputation d'être très généreux et nous aimerions que cette générosité s'étende au maximum de secteurs possibles.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, nous avons évalué les effets de ces surtaxes sur le carburant, et nos calculs ne diffèrent pas beaucoup de ceux faits par la Dominion Marine Association.

M. Mazankowski: Avez-vous un document que vous pourriez nous communiquer? Y êtes-vous autorisés? Dans l'affirmative, j'aimerais qu'il nous soit communiqué, sous réserve de le rendre public ou non.

M. Sinclair: Monsieur le président, tout ce que nous avons, c'est une série de calculs. Nous n'avons pas préparé de document officiel. Nous sommes partis de plusieurs hypothèses et nous avons fait certains calculs sur papier, mais nous n'avons pas préparé de document officiel. J'ai indiqué que nos calculs et nos hypothèses ne diffèrent pas beaucoup de ceux produits par la Dominion Marine Association, et si vous y avez accès, vous aurez donc accès également à nos calculs.

[Texte]

Mr. Mazankowski: May I ask you what solution you have recommended as a proposal?

The Chairman: Do you want to try that one, Mr. Sinclair?

Mr. Mazankowski: We have the representative of the minister here too, so whoever is prepared to answer that.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I do not mind answering the question. There is no great magic in the solutions. The recommendations that we have made, or the points that we have tried to make, are essentially the points that the Dominion Marine Association has been making. There is no magic, nor are we privy to information on the impact; the kinds of statements, the kinds of arguments that we would put forth, or the assessments of the implications, are not substantially different in any way that I have determined yet from those of the Dominion Marine Association, with whom we have had a good deal of discussion.

Mr. Mazankowski: Thank God, there is someone in government who is still prepared to preserve the integrity of Canadian industry and given them the advantages they need! I appreciate that answer very much.

Mr. Chairman, Prince Rupert: I understand that there were some discussions going on yesterday about clarifying some of the issues that have caused some delay and further obstacles with respect to the resolution of that very, very important national development. I suppose Mr. Franche is going to give us some encouraging words, and I would ask him to do so now—please!

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Mr. Chairman, yes, we had discussions yesterday. The problem, which last week was \$6 million, is now down to \$1.5 million and . . .

Mr. Mazankowski: Whose error was it?

Mr. Franche: I do not think it is an error, I think it is an assessment.

Mr. Mazankowski: Whose misinterpretation?

Mr. Franche: I would ask the honourable member to give me a chance to give the explanation.

Mr. Mazankowski: My time is limited.

Mr. Franche: We know each other rather well, on this issue. One, what was \$6 million is down now to \$1.5 million; what was a one-year delay is down to a five-week delay. It is a fact that there was a site agreed to back in November, but then, because of a depression of the land—which both parties knew was there, but maybe did not realize the extent of the problem—they did not really know exactly where they could situate the elevator at that time.

Mr. Mazankowski: I understand that you were telling them where to put it, is that right?

Mr. Franche: No, no, no. There can be many interpretations of this. Today it is a lot simpler; we are checking all the figures

[Traduction]

M. Mazankowski: Puis-je vous demander quelles solutions vous avez recommandées?

Le président: Voulez-vous essayer de répondre, monsieur Sinclair?

M. Mazankowski: Le représentant du ministère est également présent, et je pose donc la question à qui veut bien y répondre.

M. Sinclair: Monsieur le président, je veux bien répondre à cette question. Il n'y a rien de magique dans ces solutions. Les recommandations que nous avons faites, ou ce que nous avons essayé de faire comprendre, s'alignent pour l'essentiel sur les propositions de la Dominion Marine Association. Il n'y a rien de magique et nous ne sommes pas plus renseignés. Nos arguments ou nos évaluations de l'effet de ces surtaxes ne diffèrent pas beaucoup, d'après ce que je peux en savoir, de ceux de la Dominion Marine Association, avec qui nous avons eu beaucoup de discussions.

M. Mazankowski: Dieu merci, il y a quelqu'un au gouvernement qui est encore prêt à protéger l'intégrité de l'industrie canadienne et à lui offrir les avantages dont elle a besoin! Je vous remercie infiniment de cette réponse.

Monsieur le président, Prince Rupert: je crois comprendre qu'hier, des discussions jetant de la lumière sur certains des problèmes responsables des retards et des obstacles supplémentaires à la réalisation de ce projet national extrêmement important ont eu lieu. Je suppose que M. Franche peut prononcer des paroles encourageantes, et j'aimerais qu'il le fasse maintenant—s'il vous plaît!

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Oui, monsieur le président, nous avons eu des discussions hier. Le problème qui, la semaine dernière, était de 6 millions de dollars n'est plus maintenant que de 1.5 million de dollars et . . .

M. Mazankowski: Qui était responsable de l'erreur?

M. Franche: Je ne pense pas qu'il s'agissait d'une erreur, c'était une évaluation.

M. Mazankowski: Qui est responsable de cette interprétation erronée?

M. Franche: Je demanderais au député de me laisser la possibilité de donner une explication.

M. Mazankowski: Mon temps est limité.

M. Franche: Nous connaissons très bien nos positions respectives à ce sujet. Premièrement, ce qui était 6 millions de dollars n'est plus maintenant que 1.5 million de dollars; ce qui était un délai d'un an n'est plus qu'un délai de cinq semaines. Il est vrai qu'un site avait été approuvé en novembre dernier, mais, à cause d'une dépression dans ce terrain—dépression dont les deux parties avaient connaissance, mais dont elles n'avaient peut-être pas mesuré l'importance—elles ne savaient pas exactement où elles pourraient construire ce silo.

M. Mazankowski: Je crois que c'est vous qui vouliez leur dire où l'installer, n'est-ce pas?

M. Franche: Non, non. Les interprétations ne manquent pas. Aujourd'hui, tout est plus simple; nous sommes en train

[Text]

right now, there is another meeting scheduled for Wednesday in Vancouver. I was talking to their representative this morning again, by phone, and we hope to resolve this quickly, by next week. I am not, shall we say, as nervous as we were last week. Like you, we share the importance of this. We have committed funds, we have gone ahead, we have been trying to stick to the schedule, but we have had difficulty. I must admit it was quite a shock to us to find out that suddenly there was a change in site at that stage of it—and that will introduce a five to six week delay. We are working on new engineering, and I can tell you that the consortium is accepting the extra costs of engineering because of that change of site. So we are working that out, and there seems to be a bon vouloir—a good intent—from both sides to try to resolve the issue. That is what we are doing.

• 1735

Mr. Mazankowski: We will be watching you . . .

Mr. Franche: I am sure you will.

Mr. Mazankowski: . . . with a great deal of interest. Mr. Chairman, could I just ask Mr. Sinclair, as he is probably aware this committee had undertook to look at the limitation of damage of liability under the Canada Shipping Act that arises out of the second Narrows Bridge incident—if it is a long detailed answer we could perhaps get it the next time we meet—what process would have to be undertaken in order to get some changes made to update the sections on the limitation of liability as it relates to damages being recovered in the shipping industry such as in the case of the second Narrows Bridge? If it is a long detailed answer, I do not want to take the time of the committee but perhaps we could get it at the next time we meet.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I can give a quick answer, not as quickly as I gave the other night, but quick. We have under draft right now proposed amendments to the Canada Shipping Act which would enable us to accede to an international limit of liability convention under which the tonnage measurements would be brought into accord with international agreement and the limit of liability thereby raised under that convention. So the process is underway. It is not a short process, but the process towards that end is underway.

Mr. Mazankowski: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thanks for that answer, it is most encouraging.

The Chairman: I do not know if Mr. McCain had wanted to ask questions or not . . .

Mr. Mazankowski: Yes, he did.

The Chairman: He did. Well, we have about 23 minutes left. I would propose then to divide the time at about 11 minutes each, if that is agreeable.

Mr. Gass: Well, Mr. Chairman, thank you. I was going to ask who was on the list other than myself . . .

The Chairman: You are next.

[Translation]

de vérifier tous les chiffres, et une autre réunion est prévue pour mercredi, à Vancouver. J'ai encore parlé à leur représentant ce matin, au téléphone, et nous espérons aboutir très rapidement, d'ici la semaine prochaine. Disons que je ne suis pas aussi nerveux que je l'étais la semaine dernière. Nous en comprenons tout comme vous l'importance. Nous avons engagé des fonds, nous avons commencé les travaux, nous avons essayé de respecter le calendrier, mais nous avons eu des problèmes. Je dois admettre que découvrir tout d'un coup que le site avait été changé, à ce stade, a été un choc . . . c'est ce qui explique ce délai de cinq à six semaines. Nous travaillons sur un nouveau concept et je peux vous dire que le consortium accepte les frais supplémentaires de ce nouveau concept à cause du changement de site. Nous travaillons donc dur, et il semble y avoir un bon vouloir de part et d'autre pour aboutir. C'est ce que nous faisons.

M. Mazankowski: Nous suivrons vos efforts . . .

M. Franche: J'en suis sûr.

M. Mazankowski: . . . avec beaucoup d'intérêt. Monsieur le président, M. Sinclair sait probablement que nous avons étudié la limite des responsabilités dans le cadre de la Loi sur la marine marchande du Canada au sujet de l'incident du pont Second Narrows. Pourrais-je lui demander, et si la réponse est longue et complexe il pourra peut-être nous la fournir lors de notre prochaine réunion, ce qui devrait être fait pour actualiser les articles sur les limites de responsabilités lorsqu'il s'agit de dommages devant être remboursés par l'industrie de la navigation comme dans le cas du pont Second Narrows? Si la réponse est trop complexe, on pourrait peut-être nous la donner lors de la prochaine réunion.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, je peux vous donner une réponse assez rapide, peut-être pas aussi rapide que l'autre soir, mais rapide. Nous sommes en train de rédiger des propositions d'amendements à la Loi sur la marine marchande du Canada aboutissant à une convention sur la limite internationale de responsabilités en vertu de laquelle la mesure du tonnage s'alignerait sur les ententes internationales, permettant ainsi de relever cette limite des responsabilités. Le processus est donc lancé. Ce sera long, mais nous avons commencé.

M. Mazankowski: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci de cette réponse, elle est des plus encourageantes.

Le président: Je ne sais si M. McCain voulait poser des questions . . .

M. Mazankowski: Oui.

Le président: Très bien. Il nous reste environ 23 minutes. Je propose de les diviser en deux fois 11 minutes, si cela vous convient.

M. Gass: Merci, monsieur le président. J'allais vous demander qui était sur la liste à part moi . . .

Le président: Vous êtes le suivant.

[Texte]

Mr. Gass: ... and you have clarified that for me. I do not intend to take my full time. Does Mr. McCain follow me?

The Chairman: Yes.

Mr. Gass: I may take less than the 11 minutes that you have graciously given me.

The Chairman: You and Mr. McCain are the only questioners left.

Mr. Gass: Okay, fine. I have a few questions on the ports policy. In December last the minister, Mr. Pepin, said that MOT prepared a position paper in consultation with port authorities and the paper was almost ready for presentation to the Cabinet committee. Well, that was last December and it is now April. Can the officials give us any indication today where the ports policy legislation is and will the officials explain and clarify the concept of the mini- and maxi-ports in more detail and the relationship between them?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the paper referred to has been subjected to the normal process of moving through the Cabinet and has already been the subject of one Cabinet committee meeting and will be the subject of others shortly.

With respect to your question on the maxi- and the mini-corporations I think, without going into a long-winded explanation, the relationship would be very similar to the relationship between a parent and a subsidiary corporation wherein the subsidiary because it would be financially self-sufficient would have a high degree of autonomy in its day-to-day operations.

• 1740

Mr. Gass: Thank you.

In 1978 and 1979 for the ports of Summerside and Charlottetown there was a study done by the federal Transport and Public Works departments. I know there is some work planned for Summerside, can the officials indicate to me now if and when there is any work planned for Charlottetown and when we can expect some indication as to when there may be some improvements done in Charlottetown?

The Chairman: That may be more appropriate for Public Works, but do you want to have a go at it, Mr. Sinclair?

Mr. Sinclair: Very well, Mr. Chairman. You are quite correct that any development or capital works program would fall under the jurisdiction of the Department of Public Works, but I am not aware of any major improvements that are in the short-term horizon for the port of Charlottetown.

Mr. Gass: Can you tell me what ports in Prince Edward Island come under the Department of Transport?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the division of responsibility between Public Works and ourselves is that we are responsible

[Traduction]

M. Gass: ... et vous avez anticipé ma question. Je n'ai pas l'intention de prendre tout ce temps. M. McCain doit-il prendre la parole après moi?

Le président: Oui.

M. Gass: Je n'aurai peut-être pas besoin de ces 11 minutes que vous m'avez gracieusement accordées.

Le président: Vous et M. McCain êtes les deux derniers.

M. Gass: Très bien. J'ai quelques questions à poser sur la politique portuaire. En décembre dernier, le ministre, M. Pepin, a dit que le ministère des Transports avait préparé un document en consultation avec les autorités portuaires et que ce document était presque prêt à être présenté au comité du Cabinet. C'était en décembre dernier et nous sommes maintenant en avril. Les fonctionnaires peuvent-ils nous dire aujourd'hui où en est la législation sur la politique portuaire et peuvent-ils nous expliquer un peu plus en détail ce concept de mini et de maxi-ports et ce qu'ils sont l'un par rapport à l'autre?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, ce document a suivi la voie normale et a déjà fait l'objet d'une réunion du comité du Cabinet et fera l'objet d'autres réunions très bientôt.

Pour ce qui est de votre question concernant les maxi et les mini-sociétés, sans entrer dans une explication trop longue, je peux vous dire que le lien sera très analogue à celui qui existe entre une société mère et une filiale autosuffisante financièrement et jouissant d'une très grande autonomie dans ses opérations quotidiennes.

M. Gass: Merci.

En 1978 et 1979, les ministères fédéraux des Transports et des Travaux publics ont effectué une étude aux ports de Summerside et de Charlottetown. Je sais que des travaux sont prévus à Summerside. Les hauts fonctionnaires du ministère peuvent-ils le confirmer et indiquer quand on a l'intention de faire quelque chose à Charlottetown? Quand doit-on annoncer des améliorations à cet endroit?

Le président: La question s'adresse peut-être davantage au ministère des Travaux publics, mais vous voulez essayer de répondre, monsieur Sinclair?

M. Sinclair: Oui, monsieur le président. Vous avez raison de souligner le fait que tout projet de développement ou programme d'immobilisations relèverait du ministère des Travaux publics. Je puis indiquer cependant que je ne suis au courant d'aucune amélioration prévue à court terme au port de Charlottetown.

M. Gass: Vous pouvez me dire quels sont les ports qui relèvent du ministère des Transports dans l'Île-du-Prince-Édouard?

M. Sinclair: De la façon dont les compétences sont partagées entre le ministère des Travaux publics et nous-mêmes, le

[Text]

for the operation of the ports and they are responsible for the funding of capital works and that kind of development.

Mr. Gass: Then all ports on Prince Edward Island are under the responsibility of the Department of Transport.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, that is correct for operating purposes.

Mr. Gass: I think I may be right but I just want some clarification, does dredging of fishing ports and other ports come under Transport of Public Works?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, that comes under the jurisdiction of the Department of Public Works.

Mr. Gass: So any dredging problems that we have we should address to the Department of Public Works.

The Chairman: That is correct, I can answer that from experience.

Mr. Gass: As I indicated earlier, I would like to defer the rest of my time to Mr. McCain who has some questions that are important to him and his constituency. Thank you, Mr. Chairman, I will defer to Mr. McCain.

The Chairman: Thank you, Mr. Gass. Mr. McCain, please.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I believe the fishing harbours would be correct, but in respect to those harbours which come under your management, the recommendations for work to be done would emanate from the Department of Transport would they not, but they would be executed and tendered by the department of Public Works?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we work in consultation with the Department of Public Works. They usually seek our views and sometimes even our approval with respect to future capital ventures. But the program responsibility for that kind of work rests currently with the Department of Public Works.

Mr. McCain: All right. Mr. Chairman, in connection with the report we have in front of us here, I notice that the port of Saint John, for instance, is expected to approach self-sufficiency in 1981. Is that for fiscal year 1981 or a 12-month period 1981?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, that would be for the 12 months ended December 31, 1981.

Mr. McCain: A calendar year.

Mr. Sinclair: Yes.

Mr. McCain: In connection with this estimate, that increases have been made in charges by the National Harbours Board in respect to the use of the various facilities?

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Mr. Chairman, back on November 1, 1980, tariffs were increased on the east coast in all the ports by 15 per cent. That is the increase that has occurred in the ports in the latter part of 1980 and therefore affects 1981.

Mr. McCain: I am sure you could not give me an answer to this question right off the top of your hat, but could you give us a schedule of charges for the various ports in eastern

[Translation]

ministère des Travaux publics est chargé d'assurer le financement des projets d'immobilisations et de développement alors que nous sommes chargés de faire fonctionner les ports.

M. Gass: Tous les ports de l'Île-du-Prince-Édouard relèvent donc du ministère des Transports.

M. Sinclair: C'est vrai pour ce qui est de l'exploitation, monsieur le président.

M. Gass: Je pense que c'est le cas, mais est-ce que le dragage des ports de pêche et des autres ports relève aussi du ministère des Transports? Ou relève-t-il plutôt du ministère des Travaux publics?

M. Sinclair: Ce travail relève du ministère des Travaux publics.

M. Gass: Pour les problèmes de dragage, il faut donc s'adresser au ministère des Travaux publics.

Le président: Oui, j'ai pu m'en rendre compte par moi-même.

M. Gass: Comme je l'ai dit plus tôt, je voudrais maintenant céder le reste de mon temps à M. McCain qui a des questions qui lui tiennent beaucoup à cœur de même qu'à ses commettants. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Gass.

M. McCain: C'est vrai pour les ports de pêche mais également pour tous les ports qui relèvent de votre compétence, les recommandations en vue de travaux à effectuer viendraient de vous. Pour les travaux, cependant, c'est le ministère des Travaux publics qui s'en chargerait et qui demanderait des soumissions.

M. Sinclair: Monsieur le président, nous travaillons en collaboration avec le ministère des Travaux publics. Souvent ce ministère nous demande notre opinion et même parfois notre approbation relativement à des projets d'immobilisations. c'est cependant ce ministère, le ministère des Travaux publics, qui est chargé de cette responsabilité.

M. McCain: Très bien. Je note, dans le rapport que nous avons sous les yeux, que le port de Saint-Jean doit pouvoir se suffire à lui-même en 1981. C'est pour l'année financière ou l'année civile 1981?

M. Sinclair: C'est pour la période de 12 mois se terminant le 31 décembre 1981.

M. McCain: L'année civile.

M. Sinclair: Oui.

M. McCain: En vue de la réalisation de cet objectif, quelles augmentations ont été imposées par le Conseil des ports nationaux pour l'utilisation de ces services?

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Monsieur le président, dès le 1^{er} novembre 1980, les taux ont été accrus de 15 p. 100 dans tous les ports de la Côte est. Comme l'augmentation a été décrétée vers la fin de 1980, elle aura des effets en 1981 seulement.

M. McCain: Je sais que vous ne pouvez pas répondre tout de suite à cette question, mais je voudrais que vous me disiez quels sont les droits exigés aux divers ports de l'est du Canada,

[Texte]

Canada—say, Montreal, Quebec, Saint John, Halifax—for comparable charges? Do you have them classified and could we have a schedule?

Mr. Franche: Yes, we could. In fact, we have by-laws that are public and it would be very easy to table for the committee's consideration the by-laws which establishes as a schedule all these tariffs.

Mr. McCain: Could we have it in a tabulated form so that one could see if it is wood products going through Montreal or St. John's the rates for those products passing through the various ports.

• 1745

Mr. Franche: Mr. Chairman, may I ask a question so that we can better inform the committee? Would you want us to pay, for example, wood products grouped together in this port, this port, this port, and then go back, say, to train, this way, or containers, this way, by port? If you want it by commodity, by port, we will fix it up for you this way.

Mr. McCain: By commodity, by port.

Mr. Franche: Okay. So you can compare them easily by port, one commodity at a time.

Mr. McCain: That is right.

Mr. Franche: Okay. We would be glad to.

Mr. McCain: I do not know whether you have a differential, for instance, between paper and raw pulp, or whatever.

Mr. Franche: We will try to.

Mr. McCain: If it goes that far, I suppose there is some interest in that as well.

The Chairman: That is for east coast ports—what you are looking for, Mr. McCain.

Mr. McCain: That is right.

Mr. Franche: We will do our very best to have it for you for Tuesday.

Mr. McCain: Now, those charges have gone up. Was the forest terminal included in that 15 per cent increment, or is that by contract as a terminal operator and did that remain constant?

Mr. Franche: The forest products terminal—Forterm—warfage and berthage was increased by 15 per cent. About the contract itself, the operating contrat we have with them, where there is a throughput charge, I cannot recall whether it was increased in the latter part of 1980. I doubt it, because it was fixed around May. They started operating, if I recall, in May 1980, and one would forecast their total revenues generated for the port into 1981. There may have been an adjustment to the throughput. There is a formula in the agreement. I cannot recall it, but we could get you the information more precisely.

Mr. McCain: Well, if it is in a separate package, perhaps you could give me some prediction of what is to happen to charges through Forterm, as well as the others.

[Traduction]

Montréal, Québec, Saint-Jean, Halifax, par exemple, pour les mêmes services. Est-il possible d'avoir la liste des frais?

Mr. Franche: Oui. Même nos règlements sont publiés. Il serait relativement facile de déposer devant le Comité l'échelle de ces taux telle qu'elle est établie par les règlements.

M. McCain: Serait-il possible d'avoir une liste par catégorie, le bois, par exemple, de façon à ce qu'on puisse voir quels sont les taux appliqués à Montréal, à Saint-Jean ou ailleurs?

M. Franche: Puis-je avoir une précision, monsieur le président? Vous voudriez que nous vous donnions les taux, par exemple, pour les produits du bois groupés à tel ou tel port, la même chose pour les grains, selon telle ou telle méthode ou par conteneur, à ce port, à ce port ou à cet autre port? Si vous voulez les taux par denrée et par port, nous pouvons vous les présenter de cette façon.

M. McCain: Oui, par denrée et par port.

M. Franche: Très bien. Vous voulez comparer les taux dans chaque port, denrée par denrée.

M. McCain: Oui.

M. Franche: Nous nous ferons un plaisir de vous les communiquer.

M. McCain: J'ignore toutefois si vous faites la différence entre le papier et la pulpe, par exemple.

M. Franche: Nous essayerons de vous donner satisfaction.

M. McCain: Si vous pouvez nous donner ces détails en plus, c'est encore mieux.

Le président: Vous voulez les taux pour tous les ports de la Côte est, n'est-ce pas monsieur McCain?

M. McCain: En effet.

M. Franche: Nous essayerons de vous communiquer ces renseignements d'ici mardi.

M. McCain: Il y a eu augmentation, dites-vous. Le terminal pour les produits du bois a-t-il lui aussi été la cible de l'augmentation de 15 p. 100 ou le taux y est-il resté le même selon l'entente avec l'exploitant?

M. Franche: Les taux pour le débarquement et l'amarrage au terminal pour les produits du bois, Forterm, ont été augmentés de 15 p. 100. Pour ce qui est de l'entente et du taux qui est prévu pour le trafic, je ne me souviens plus s'il y a eu augmentation à la même époque, soit à la fin de 1980. J'en doute, parce que le taux avait été fixé en mai. Si je me souviens bien, cette installation a commencé à fonctionner en mai 1980; les revenus provenant de son exploitation seraient indiqués pour 1981. Il se peut qu'il y ait eu un rajustement touchant le trafic. L'entente prévoit une formule. Je puis essayer d'obtenir plus de détails pour vous.

M. McCain: Si c'est considéré comme un port distinct, je voudrais que vous m'indiquiez ce à quoi on s'attend pour ce qui est des taux à Forterm également.

[Text]

Now, what about the Port of St. Andrews? Is the department, Mr. Chairman, now negotiating in any way for any changes, expansion, or additional facilities in the Port of St. Andrews? I do not believe that would be a National Harbours Board one.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am not aware of any.

Mr. McCain: Have you been approached on this subject?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, not to the best of our knowledge.

Mr. McCain: I know a lot of provincial money went into that project. Is it then under totally provincial management in the Province of New Brunswick, or is there any responsibility on the part of Transport or Public Works in this operation?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would want to check with local officials in the Maritimes . . .

Mr. McCain: Champlain Industrial Park—would that ring a bell?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, that does not ring any bell at all.

Mr. McCain: Basically, it is located in the provincial Champlain Industrial Park. It is a port facility used by the tuna plant and by others. I just wondered if you were in a position to assume any responsibility; had you been approached for its expansion and development; and did you have any plans in that regard.

Mr. Sinclair: Those of us here are not aware of any development along that line, but we will be glad to enquire of our regional officials if they know anything about it.

Mr. McCain: About the use of some of both our eastern and our western harbours, a trade negotiation is now under way whereby we understand that certain concessions will be made for Pacific Rim, perhaps specifically Australia, and New Zealand, products to enter Canada. Historically, those concessions were subject to the first port of entry for the boat. That boat was to land in Canada. It is the rumour—and I am sorry, I cannot go any farther than that at the moment—it is the rumour that if the freight agreement is concluded, the first port of entry clause will be dropped. That may have a serious impact on both east and west coast ports. It may divert a great deal of traffic from the east coast ports to their competitors along the east coast of Maine, it may divert a substantial amount of traffic from the ports of the Pacific, and particularly Vancouver, to Pacific coast ports in the United States. Have you been alerted in any respect to this potential agreement and its possible impact and have you measured the impact?

• 1750

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am aware of the possible agreement. There have been some very preliminary estimates made of the impact which indicate that the impact may not be very large. There was a similar agreement concluded several years ago with regard to Australian trade and after which the

[Translation]

Qu'en est-il du port de St. Andrews? Le ministère envisage-t-il des changements, des adjonctions, des installations supplémentaires à cet endroit? Je ne pense pas que la question s'adresse au Conseil des ports nationaux.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Je ne suis au courant de rien.

M. McCain: Avez-vous été pressenti à ce sujet?

M. Sinclair: Pas à ma connaissance.

M. McCain: Je sais que le gouvernement provincial a investi des fonds considérables dans ce projet. Est-ce que ce genre de chose relève totalement du gouvernement de la province du Nouveau-Brunswick ou les ministères des Transports et des Travaux publics ont-ils un rôle à jouer?

M. Sinclair: Monsieur le président, il faut que je vérifie auprès des fonctionnaires qui s'occupent des provinces maritimes . . .

M. McCain: Le parc industriel Champlain, ça vous dit quelque chose?

M. Sinclair: Non, pas du tout.

M. McCain: Il s'agit d'une installation qui se trouve dans le parc industriel Champlain de la province. Le port est utilisé par une usine de traitement du thon et d'autres entreprises. Je voudrais savoir si vous aviez un rôle quelconque à jouer à cet égard. Je voulais savoir si vous aviez été pressenti au sujet de son développement, si vous aviez des projets.

M. Sinclair: Aucun de nous ici n'est au courant de quoi que ce soit à ce sujet, mais nous vérifierons auprès de nos fonctionnaires régionaux.

M. McCain: Relativement à l'utilisation de certains de nos ports de la Côte est, comme de la Côte ouest, des négociations commerciales sont en cours, semble-t-il, et certaines concessions seraient sur le point d'être consenties à des pays du Pacifique, en particulier l'Australie et la Nouvelle-Zélande; leurs produits pourraient entrer au Canada. Historiquement, ce genre de concessions a toujours été assorti d'une clause sur le premier port d'entrée. Il y a un premier port d'entrée pour le bateau. Or, la rumeur veut, pour l'instant il ne s'agit que de cela, je ne peux pas en dire davantage, que cette clause sur le premier port d'entrée soit abandonnée. Les ports nationaux de la Côte est comme de la Côte ouest pourraient s'en ressentir gravement. Une bonne part du trafic des ports de la Côte est pourrait passer à leurs concurrents le long de la côte du Maine; de même, une bonne part du trafic des ports du Pacifique, en particulier celui de Vancouver, pourrait passer aux ports américains. Avez-vous été avertis de cette entente possible et de ses effets possibles? Avez-vous été en mesure de les évaluer?

M. Sinclair: Je suis au courant de cette entente possible, monsieur le président. Les évaluations préliminaires de ces effets permettent de croire qu'ils ne seront pas très considérables. Il y a quelques années, une entente semblable était intervenue relativement à des produits australiens; ses réper-

[Texte]

impact on Canadian ports was virtually negligible. We are looking at and will continue to look at the possibility of what the impact might be on the possible New Zealand agreement.

Mr. McCain: I believe that this includes Australia again, and the information that it has been in the St. John area is causing serious concern. Again, you have not got it off the top of your head but I wondered if you could give some consideration to it and perhaps find out what the individual ports feel, what impact it might be and in what way it might impact upon them, if that is not asking too much. I think the St. John port development authorities will be glad to give you some information.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, that work is ongoing, but again I would point out what I said a few moments ago, that a similar type of agreement was completed a couple of years ago with regard to Australian trade, and the impact on Canadian ports was negligible. We are taking a look at the New Zealand one, but the initial conclusion is that the impact of the New Zealand trade would not be any more than the Australian trade. However, we will be glad to look into the matter again for Mr. McCain's benefit.

Mr. McCain: I appreciate it if you would because the truck traffic as it presently exists between central Canada and coastal Canada is such that it perhaps would be a serious competitor with the port facilities if these ships found it more viable to dock at an east coast port, let us say, and move by truck from there to the major market for these products.

Some of the freelance truckers, particularly in the United States, have taken over some of our fruit and vegetable export from Canada by virtue of the fact that they are not under regulation. They can in fact call into Toronto, Montreal and other points of considerable concentration of business with loads from the United States to Canada and then leave Canada with other loads which would deprive our ports of this business, I believe. That is at least the fear expressed.

Now, Mr. Chairman, mentioned earlier was the Dome Petroleum proposition for a dry dock. Are you at liberty to say what locations may be considered by Dome for that dry dock?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am not in any position to speak for Dome Petroleum, but I do know that they are considering at least five different locations in Canada for not necessarily a dry dock but a full shipyard. I do not know if they have narrowed down or increased the number of locations they may be considering.

Mr. McCain: Would you be in a position to suggest what those five locations are?

Mr. Sinclair: There were at least two locations that I am aware of on the west coast and there were at least two locations, I believe, in eastern Canada which they were considering.

Mr. McCain: Is that a project which would require a contribution from the federal treasury, or is it one which Dome will finance entirely itself?

[Traduction]

cussions sur les ports canadiens ont été presque nulles; de toute façon, nous continuons d'examiner toute cette question des répercussions possibles de l'entente avec la Nouvelle-Zélande.

M. McCain: Je pense qu'une fois de plus l'Australie y est mêlée; l'information selon laquelle la région de Saint-Jean est visée à cause de vives inquiétudes. Encore une fois, je sais que vous ne pouvez pas le faire maintenant, mais je me demande si vous ne pourriez pas consulter les autorités des divers ports afin de voir ce qu'ils en pensent et ce à quoi ils s'attendent comme répercussions. Je vous en serais reconnaissant. Je pense que les autorités du port de Saint-Jean seraient heureuses de communiquer avec vous à ce sujet.

M. Sinclair: Le processus est en marche, monsieur le président. Je répète ce que j'ai dit il y a quelques minutes à savoir qu'une entente semblable il y a quelques années relativement à des produits australiens n'a eu qu'un effet négligeable sur les ports canadiens. Nous examinons actuellement l'entente possible avec la Nouvelle-Zélande, mais à première vue, il ne semble pas que l'effet puisse être différent. De toute façon, nous examinerons une fois de plus la question à la demande de M. McCain.

M. McCain: Je vous en serais reconnaissant. Le transport par camion entre la Côte et le centre du Canada est tel actuellement qu'il pourrait représenter un concurrent sérieux pour les ports; ces navires pourraient trouver plus intéressant de débarquer leurs marchandises ailleurs sur la Côte est, quitte à faire appel aux camions pour les amener jusque sur les marchés principaux.

Certains camionneurs indépendants, aux États-Unis surtout, se sont accaparé une bonne part des exportations canadiennes de fruits et légumes du fait qu'ils n'ont pas à se soumettre au règlement. Ils peuvent se rendre à Toronto, Montréal et d'autres grands centres avec des marchandises en provenance des États-Unis et repartir chargés du Canada, ce qui prive les ports canadiens d'un certain volume d'affaires. Il y a des gens qui s'en inquiètent.

Il a été question plus tôt d'une proposition de Dome Petroleum visant une cale sèche. Vous pouvez dire quels sont les emplacements envisagés par Dome Petroleum pour cette cale sèche?

M. Sinclair: Je ne peux évidemment pas parler pour Dome Petroleum, mais je sais que la société songe à cinq emplacements différents au Canada non pas seulement pour ce qui peut être une cale sèche, mais un chantier maritime complet. J'ignore si la société a commencé à faire son choix.

M. McCain: Vous pouvez dire quels sont ces cinq emplacements?

M. Sinclair: Je sais seulement qu'il y avait au moins deux emplacements sur la Côte ouest et deux sur la Côte est.

M. McCain: La participation du gouvernement fédéral au projet est-elle envisagée ou la société a-t-elle l'intention de le financer entièrement elle-même?

[Text]

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I have really no knowledge about that question at all. Certainly, Dome Petroleum has never indicated to myself that there is any suggestion of federal participation, but that does not necessarily preclude them asking at some future point in time.

Mr. McCain: Is there still an ongoing conversation in respect to any expansion of the St. John dry dock at the moment?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, once again I have to remind Mr. McCain that the responsibility for ship building is with Industry Trade and Commerce. From my personal experience only, I have not been aware of any substantive moves in the last several months with respect to an expansion of the Saint John dry dock.

• 1755

Mr. McCain: Mr. Chairman, could the department supply us with the figures for the cost of icebreaking in the St. Lawrence over the last 10 years. That is to facilitate the operation of both the Seaway and the Port of Montreal.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we can supply those kind of figures; it will take us some time to put them together for a 10-year period.

Mr. McCain: I do not want to cause you too much inconvenience, but I would like to take a look at those figures. I would also like to know whether you have projected what those figures will be for the next five years.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we have not projected figures for icebreaking on the St. Lawrence river per se; the projecting we do with respect to our planning and budgeting is for the operation of our icebreaking fleet. As Mr. McCain undoubtedly knows, those icebreakers are deployed where the need occurs. Some of them may operate from time to time between two or more regions. It makes the calculation or the production of the numbers he is asking for somewhat difficult for us in tracking the movements of ships and making allocations of costs and expenses into particular trades. We have never set up our costing or accounting systems to produce that kind of information. But based on some pretty broad assumptions we can produce figures within that kind of parameter.

Mr. McCain: Mr. Chairman, the inclination of particularly container operators to move from east coast ports to the Port of Montreal would indicate that this movement would be difficult to accommodate without additional icebreaking plans by the department. The reason that I specifically ask, what is your projected cost of it, is because I think that if we are going to spend public funds, which are going to transfer work from one part of Canada to another, that there is a reasonable cause to make the request: What is the viability of that transfer as far as the Government of Canada is concerned? How much money will be spent to make it more viable for container ships to go to Montreal, which is substantially time consuming for that ship, versus Halifax or versus Saint John? It is a competitive situation. The impact of competition of the Seaway and

[Translation]

M. Sinclair: Je ne peux vraiment pas le dire. Dome Petroleum ne m'a jamais parlé d'une participation possible du gouvernement fédéral, mais cela évidemment ne l'empêche pas de l'envisager à un certain moment.

M. McCain: Y a-t-il toujours des entretiens au sujet de l'expansion de la cale sèche de Saint-Jean?

M. Sinclair: Je rappelle à M. McCain que la responsabilité en matière de construction de navires appartient au ministère de l'Industrie et du Commerce. Personnellement, je n'ai rien entendu au cours des derniers mois au sujet de projets importants en vue de l'expansion de la sèche de Saint-Jean.

M. McCain: Le ministère est-il en mesure de nous présenter des chiffres sur les coûts des opérations de brise-glace sur le Saint-Laurent au cours des dix dernières années? Je parle des opérations destinées à faciliter le trafic dans la Voie maritime et le port de Montréal.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Nous pouvons vous fournir ces chiffres, mais il nous faudra du temps pour arriver à couvrir une période de dix ans.

M. McCain: Je ne veux pas vous créer de difficultés. Je suis simplement intéressé par ces chiffres. Je voudrais également savoir quelles sont vos projections relativement à ces coûts pour les cinq prochaines années.

M. Sinclair: Monsieur le président, nous n'avons pas établi de projections pour les opérations de brise-glace sur le fleuve Saint-Laurent comme telles, nos prévisions budgétaires ont trait aux opérations de toute notre flotte de brise-glace. M. McCain n'ignore pas que ces brise-glace sont envoyés là où on en a besoin. Il y en a qui se retrouvent parfois entre deux régions. Ce qui fait que pour en arriver à calculer les chiffres selon certaines régions ou selon certaines industries, il faudra retracer le mouvement des navires. Ce serait très difficile. Nos comptes ne sont pas établis de façon à nous permettre de fournir ces chiffres. En partant de certaines hypothèses assez générales, cependant, il est possible d'en venir à des approximations.

M. McCain: La tendance qu'ont certains exploitants de conteneurs à laisser les ports de la Côte est pour s'établir à Montréal n'est possible que si le ministère projette d'accroître l'activité de ces brise-glace. Je pose la question parce que j'ai une bonne raison de le faire. Des fonds publics vont être utilisés pour favoriser le transfert d'emplois d'une région du Canada à une autre. Qu'est-ce qui justifie un tel transfert aux yeux du gouvernement du Canada? Quel montant d'argent sera dépensé pour favoriser la venue de navires-conteneurs au port Montréal, ce qui sera beaucoup plus long que si ces navires se dirigeaient sur Halifax ou Saint-Jean, par exemple? La concurrence de la Voie maritime grâce aux opérations des brise-glace dans le Saint-Laurent a été brès sentie à Halifax et à Saint-Jean, il y a eu des effets négatifs. Je pose donc la

[Texte]

icebreaking in the St. Lawrence have had a very negative effect on both Halifax and Saint John. That is why I asked this question. I think we would be able to have some degree of measurement if we could take a look at historic cost of icebreaking, coupled with predicted cost of ice breaking, to accommodate the new trade which has accrued to Montreal at the expense of Halifax—or has apparently and may, let us put it that way.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would not want Mr. McCain to think that icebreaking costs are an extremely large figure in making a determination as to which port to go to. As a criterion to that particular point, I would point out that many of the companies who have come to Montreal and were regular callers there have taken upon themselves to provide ice-strengthened vessels and vessels of sufficient power to be able to operate up the river as far as Montreal, largely independent of our icebreakers. The fact that those vessels traverse the river is a certain assist to us in keeping the river clear to the point where our role of icebreaking in the St. Lawrence river has changed to some degree. Our role now could be described more in the nature of a fire truck that responds to emergency situations or extraordinary situations as opposed to doing a regular patrol to open up a channel. I think the original purpose of having icebreakers was ostensibly for flood control.

• 1800

You heard a question earlier this afternoon pertaining to flood control, particularly in the Port of Montreal, which did occur this year because of weather conditions which required ice-breakers to attack the problem from, totally, a position of flood control as opposed to any assist to shipping. Now, admittedly, there are side benefits to shipping, and who knows where one begins and the other ends?

This, again, makes our response to your question of providing you with ice-breaking costs somewhat difficult: How much cost do we ascribe to flood control and how much cost do we ascribe to assisting commercial shipping? If you can accept some broad assumptions that we would have to make, then we can produce figures.

Mr. McCain: But those would fluctuate with the seasons, would they not? They could be earmarked as being as a result of flooding in 1981, some of them.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, it is practically impossible for me to put a precise number in any one year on how much is flood control and how much is an assist to commercial shipping; nor is it possible for me to project five years into the future how much will be for flood control and how much will be to an assist for commercial shipping.

If we could perhaps predict the severity of the temperatures, the severity of the snowfalls and the directions of the winds, we would have a much better handle on how to come up with those figures. But what you are asking, Mr. McCain, is for us to engage in a cost-accounting exercise which, as a businessman, you know can be successfully challenged from virtually any vested-interest point of view, and therefore you have to recognize that any figures that we produce would have that kind of deficiency in them.

[Traduction]

Nous pourrions nous faire une bonne idée de la situation si nous avions les coûts par année des opérations des brise-glace, combinés aux coûts prévus à l'avenir, en vue de faciliter le commerce à Montréal par rapport à Halifax, ou du moins, c'est ce qui pourrait se produire.

M. Sinclair: Je ne voudrais pas que M. McCain pense que les coûts occasionnés par les brise-glace sont un facteur très important dans le choix d'un port par rapport à un autre. Pour illustrer ce point, je lui rappellerai que bien des sociétés qui utilisent régulièrement le port de Montréal ont pris l'initiative de faire renforcer leurs navires pour leur permettre de naviguer dans les glaces et se rendent jusqu'à Montréal, dans une large mesure sans l'aide de nos brise-glace à nous. Le passage de ces navires contribue d'ailleurs à garder le fleuve libre de glaces à tel point que notre rôle dans le fleuve Saint-Laurent a changé quelque peu. Nous sommes en quelque sorte le camion d'incendie. Nous intervenons dans des situations d'urgence; nous effectuons moins de patrouilles régulières le long du fleuve pour tenir le chenal ouvert. À l'origine, il paraît que les brise-glace auraient servi à la lutte contre les inondations.

Déjà cet après-midi, vous avez entendu un commentaire en ce sens au sujet du port de Montréal où, à cause des conditions atmosphériques, des brise-glace ont dû s'attaquer à la lutte contre les inondations au lieu de venir en aide aux navires. Or, la navigation bénéficie, bien sûr, de leurs activités et il est difficile de savoir où finit l'une et où commence l'autre.

Donc, une réponse à votre question sur les coûts de fonctionnement des brise-glace serait très difficile à fournir. Comment pourrions-nous attribuer un tel pourcentage des déboursés à la lutte contre les inondations et un autre, à l'aide à la marine marchande. Si vous acceptez des approximations, nous pourrions vous fournir des chiffres.

M. McCain: Ils varieraient selon la saison, n'est-ce pas? On pourrait imputer certaines dépenses aux inondations de 1981, n'est-ce pas?

M. Sinclair: Monsieur le président, il me serait presque impossible d'attribuer un chiffre précis aux dépenses qui seraient affectées à la lutte contre les inondations et à l'aide à la navigation. Il me serait aussi impossible de prévoir les dépenses qui seront consacrées à ces deux activités au cours des cinq prochaines années.

Si l'on pouvait prédire les températures, la quantité de neige et la direction des vents, on saurait beaucoup mieux faire ces calculs. Cependant, monsieur McCain, vous nous demandez de faire le calcul des prix de revient, exercice qui pourrait être remis en question par n'importe quel intéressé, comme vous le savez. Ainsi, il faut reconnaître dès le départ que tout calcul serait biaisé.

[Text]

Mr. McCain: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: I wish to advise the committee at this point that we shall resume consideration of the same votes relating to the air transport program tomorrow at 9.45 a.m., at 3.30 p.m. and at 8.00 p.m.

I also want to remind members that at 12.00 noon, in order to consider the draft report to the House on the annual report of Canadian National Railway, we will go into an in camera session which I hope will not be too lengthy.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I am wondering whether we have been provided with similar documents from the air administration.

The Chairman: No, we have not.

Mr. Mazankowski: Are we going to?

Mr. Bockstael: It will come in about a week.

Mr. Mazankowski: I see. I hope we do have such a document. I just wanted to commend both the marine administration and the surface administration for the production of these documents: they are most helpful in terms of analysing the estimates. I found both documents very comprehensive, and the estimates are certainly more readable and understandable in that form than in the form of the blue book.

Mr. Bockstael: Through you, Mr. Chairman, to Mr. Mazankowski. The air report is completed in English; it is being translated now. Of course, it could be made available to the members who request it, but it will not be distributed in the usual fashion.

Mr. Mazankowski: If I can make that request for myself and, I am sure, for my colleagues, we would certainly be very happy to have a copy. Perhaps the clerk might be able to provide that.

Mr. Bockstael: I think the assistant here will make it available to you, but not through the formal process of the committees.

Mr. Mazankowski: Right.

The Chairman: Having cleared that up then, the committee will adjourn until 9.45 a.m. tomorrow in room 253D.

This meeting is adjourned.

[Translation]

M. McCain: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Maintenant, j'aimerais prévenir le Comité que nous reprendrons l'étude des mêmes crédits portant sur le programme des transports aériens demain à 9 h 45, à 15 h 30 et à 20 h.

Aussi, je vous rappelle que nous nous réunirons à huis clos demain à midi, brièvement, je l'espère, en vue d'étudier le projet de rapport à la Chambre des communes sur le rapport annuel des Chemins de fer nationaux.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, l'administration du transport aérien nous a-t-elle fourni des documents semblables?

Le président: Non.

M. Mazankowski: Est-ce que nous en aurons?

M. Bockstael: Dans une semaine environ.

M. Mazankowski: D'accord. J'espère que nous aurons ces documents. Je tiens à féliciter les Administrations des transports par eau et des transports de surface pour ces documents. Ils nous ont énormément servi dans l'analyse du budget. Les documents étaient très complets et les budgets deviennent beaucoup plus compréhensibles qu'ils ne le sont dans le Livre bleu.

M. Bockstael: Monsieur le président, le rapport sur les transports aériens est prêt en anglais et il est actuellement à la traduction. On pourrait, bien sûr, le distribuer aux membres intéressés, mais pas de façon officielle.

M. Mazankowski: Si vous me permettez, je demanderai un exemplaire pour moi et je suis certain que mes collègues en voudront aussi. Le greffier pourra peut-être nous le distribuer.

M. Bockstael: L'adjoint pourra vous le remettre, mais ne pourra pas le déposer auprès du greffier.

M. Mazankowski: D'accord.

Le président: Cela étant dit, la séance est levée jusqu'à 9 h 45 demain à la pièce 253-D.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the National Harbours Board:

Mr. Pierre Franche, Chairman.

From the Department of Transport:

Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine
Transportation Administration;

Mr. Ranald Quail, Deputy Commissioner, Canadian Coast
Guard;

Mr. Jacques E. Clavelle, Director, Ports and Harbours
Branch.

Du Conseil des Ports nationaux:

M. Pierre Franche, président.

Du ministère des Transports:

M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration
canadienne du transport maritime;

M. Ranald Quail, commissaire-adjoint, Garde-côtière
canadienne;

M. Jacques E. Clavelle, directeur, Direction des ports et
havres.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 27

Thursday, April 2, 1981

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 27

Le jeudi 2 avril 1981

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on**Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des***Transport****Transports**

RESPECTING:

Main Estimates 1981-82
Votes 50, 55 and 60—Air Transportation Program
under TRANSPORTAnnual Report of the Canadian National
Railways for 1979

CONCERNANT:

Budget principal 1981-1982
Crédits 50, 55 et 60—Programme des transports
aériens sous la rubrique TRANSPORTSRapport annuel des Chemins de fer Nationaux du
Canada pour l'année 1979

APPEARING:

Mr. Robert Bockstael, M.P.,
Parliamentary Secretary to the
Minister of Transport

COMPARAÎT:

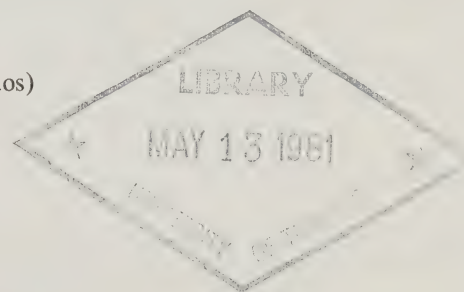
M. Robert Bockstael, député,
secrétaire parlementaire du
ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. André Maltais

Messrs.

Benjamin	Dionne (<i>Chicoutimi</i>)
Bloomfield	Ellis
Bockstael	Fisher
Campbell (<i>LaSalle</i>)	Gass
Deniger	Harquail

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. André Maltais

Messieurs

Mayer	McKnight
Mazankowski	McRae
McDermid	Skelly
McKenzie	Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b):

On Thursday, April 2, 1981:

Mr. Skelly replaced Mrs. Mitchell;
Mr. Bloomfield replaced Mr. Penner;
Mr. Mayer replaced Mr. Huntington;
Mr. McKnight replaced Mr. Siddon;
Mr. McKenzie replaced Mr. Forrestall.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement:

Le jeudi 2 avril 1981:

M. Skelly remplace M^{me} Mitchell;
M. Bloomfield remplace M. Penner;
M. Mayer remplace M. Huntington;
M. McKnight remplace M. Siddon;
M. McKenzie remplace M. Forrestall.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, APRIL 2, 1981
(43)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:55 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bloomfield, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fisher, Harquail, Maltais, Mayer, Mazankowski, McDermid, McKnight, Penner, Skelly and Turner.

Other Members present: Messrs. Baker (*Gander-Twillingate*) and McCain.

Appearing: Mr. Robert Bockstael, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Walter McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration; Mr. Pierre Arpin, Director General, Civil Aeronautics and Dr. Steve Stebasty, Director General, Airports and Construction Services.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated February 26, 1981, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1982. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, March 26, 1981, Issue No. 24.*)

By unanimous consent, the Committee considered Votes 50, 55 and 60—Air Transportation Program under TRANSPORT.

The Parliamentary Secretary and the witnesses answered questions.

In accordance with a resolution passed on March 26, 1981, the Committee proceeded to meet *in camera*.

The Committee resumed consideration of its permanent reference, Section 38(1.1), An Act respecting Canadian National Railways, Chapter C-10, Revised Statutes of Canada 1970, as amended by Chapter 34, 1977-78 Statutes of Canada 26-27, Elizabeth II relating to the Annual Report of the Canadian National Railways for 1979.

The Committee proceeded to consider its Draft Report to the House relating to the Annual Report of the Canadian National Railways for 1979.

The Draft Report, as amended, carried.

It was agreed unanimously,—That the Chairman report to the House.

It was agreed,—That the Chairman be authorized to make such typographical and editorial changes which may be necessary without changing the substance of the Report to the House.

At 12:15 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 2 AVRIL 1981
(43)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h55 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*), (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bloomfield, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fisher, Harquail, Maltais, Mayer, Mazankowski, McDermid, McKnight, Penner, Skelly et Turner.

Autres députés présents: MM. Baker (*Gander-Twillingate*) et McCain.

Comparait: M. Robert Bockstael, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Walter McLeish, administrateur, Administration canadienne du transport aérien; M. Pierre Arpin, directeur général de l'aéronautique civile; M. Steve Stebasty, directeur général, Services des aéroports et de la construction.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 26 février 1981 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982. (*Voir procès-verbal du mardi 26 mars 1981, Fascicule n° 24.*)

Du consentement unanime, le Comité étudie les crédits 50, 55 et 60—Programme des transports aériens sous la rubrique TRANSPORTS.

Le secrétaire parlementaire et les témoins répondent aux questions.

Conformément à une résolution adoptée le 26 mars 1981, le Comité se réunit à huis clos.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi permanent, article 38(1.1), Loi concernant les Chemins de fer nationaux du Canada, chapitre C-10, Statuts révisés du Canada 1970, modifiée par le chapitre 34, 1977-1978, Statuts du Canada, 26-27, Elizabeth II concernant le rapport annuel des Chemins de fer nationaux du Canada pour 1979.

Le Comité entreprend l'étude de son projet de rapport à la Chambre portant sur le rapport annuel des Chemins de fer nationaux du Canada pour 1979.

Le projet de rapport modifié est adopté.

Il est convenu à l'unanimité,—Que le président fasse rapport à la Chambre.

Il est convenu,—Que le président soit autorisé à faire les changements typographiques et rédactionnels nécessaires sans changer la substance du rapport à la Chambre.

A 12h15, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 15h30.

AFTERNOON SITTING

(44)

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fisher, Maltais, Mazankowski, McDermid, McKenzie and Turner.

Appearing: Mr. Robert Bockstael, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Walter McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration; Dr. Steve Stebasty, Director General, Airports and Construction Services and Mr. Larry Potvin, Director General, Policy Planning and Programming (Air).

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated February 26, 1981, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1982. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, March 26, 1981, Issue No. 24.*)

By unanimous consent, the Committee resumed consideration of Votes 50, 55 and 60—Air Transportation Program under TRANSPORT.

The Parliamentary Secretary and the witnesses answered questions.

At 6:00 o'clock p.m., the Committee adjourned until 8:00 o'clock p.m. this day.

EVENING SITTING

(45)

The Standing Committee on Transport met at 8:15 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Deniger, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Fisher, Gass, Maltais, Mayer, Mazankowski, McDermid, McKnight, Skelly and Turner.

Other Members present: Messrs. Fraser and Oberle.

Appearing: Mr. Robert Bockstael, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Walter McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration; Mr. Larry Potvin, Director General, Policy Planning and Programming (Air); Mr. Pierre Arpin, Director General, Civil Aeronautics and Dr. Steve Stebasty, Director General, Airports and Construction Services.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated February 26, 1981, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1982. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, March 26, 1981, Issue No. 24.*)

By unanimous consent, the Committee resumed consideration of Votes 50, 55 and 60—Air Transportation Program under TRANSPORT.

The Parliamentary Secretary and the witnesses answered questions.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(44)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15h35 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*), (président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fisher, Maltais, Mazankowski, McDermid, McKenzie et Turner.

Comparaît: M. Robert Bockstael, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Walter McLeish, administrateur, Administration canadienne du transport aérien; M. Steve Stebasty, directeur général, Services des aéroports et de la construction; M. Larry Potvin, directeur général des Politiques de planification et programmation (Air).

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 26 février 1981 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982. (*Voir procès-verbal du mardi 26 mars 1981, Fascicule n° 24.*)

Du consentement unanime, le Comité reprend l'étude des crédits 50, 55 et 60—Programme des transports aériens sous la rubrique TRANSPORTS.

Le secrétaire parlementaire et les témoins répondent aux questions.

A 18 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

SÉANCE DU SOIR

(45)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 20h15 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*), (président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Deniger, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Fisher, Gass, Maltais, Mayer, Mazankowski, McDermid, McKnight, Skelly et Turner.

Autres députés présents: MM. Fraser et Oberle.

Comparaît: M. Robert Bockstael, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Walter McLeish, administrateur, Administration canadienne du transport aérien; M. Larry Potvin, directeur général des Politiques de planification et programmation (Air); M. Pierre Arpin, directeur général de l'aéronautique civile; M. Steve Stebasty, directeur général, Services des aéroports et de la construction.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 26 février 1981 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982. (*Voir procès-verbal du mardi 26 mars 1981, Fascicule n° 24.*)

Du consentement unanime, le Comité reprend l'étude des crédits 50, 55 et 60—Programme des transports aériens sous la rubrique TRANSPORTS.

Le secrétaire parlementaire et les témoins répondent aux questions.

At 10:02 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:45 o'clock a.m., Tuesday, April 7, 1981.

A 22h02, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 7 avril 1981, à 9h45.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, April 2, 1981

• 0957

*[Text]***The Chairman:** Order, please.

We shall resume consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1982. I shall call Votes 50, 55 and 60, Air Transportation Program.

Is it the wish of the committee to consider these votes together?

Some hon. Members: Agreed.

TRANSPORT

A—Department—Air Transportation Program

Vote 50—Air Transportation—Operating expenditures—\$209,376,000.

Vote 55—Air Transportation—Capital expenditure—\$76,824,000.

Vote 60—Air Transportation—The grants listed in the estimates and contributions—\$14,942,000.

The Chairman: Again I welcome Mr. Bockstael, the parliamentary secretary, and I would ask him to introduce the officials who are here with him today.

Mr. Robert Bockstael (Parliamentary Secretary to the Minister of Transport): Thank you, Mr. Chairman.

We have Mr. Walter McLeish, who is the chief administrator, Canadian Air Transportation Administration; Larry Potvin is to his right; then, proceeding down the side table, we have Mr. Mousseau, Mr. Arpin, and Dr. Stebastyen.

The Chairman: Thank you very much. Do you have any opening statement?

Mr. Bockstael: No, we will proceed right to the estimates.

The Chairman: We will go directly to the estimates and the questioning, beginning with Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. It is a pleasure to welcome the air transportation administrator and his officials to the meeting today. I would like to ask some questions that arose out of the meeting of this past Tuesday, wherein the minister had made, what I considered to be, a somewhat unfortunate statement, leaving the impression that air traffic controllers are constant complainers. It has been highlighted in the media, leaving the impression that it would be almost impossible to satisfy the controllers. I am not sure whether that augurs well for creating a good relationship. I would like to know from you, Mr. McLeish, whether you concur with that general observation.

Then, getting into the situation more deeply, particularly as it relates to Toronto, I am sure that your administration has been receiving a number of complaints and letters from travellers who have been frustrated by what they consider to be undue delays, insofar as the management of traffic is concerned. I, too, have had a number of letters, and have referred

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 2 avril 1981

*[Translation]***Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît.

Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982. Je mets en délibération les crédits 50, 55 et 60, Programme des transports aériens.

Les membres du comité sont-ils d'accord pour étudier ces crédits en bloc?

Des voix: D'accord.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports aériens

Crédit 50—Transports aériens—Dépenses de fonctionnement—\$209,376.000.

Crédit 55—Transports aériens—Dépenses en capital—\$76,824,000.

Crédit 60—Transports aériens—Subventions inscrites au budget et contributions—\$14,942,000.

Le président: Je souhaite à nouveau la bienvenue à M. Bockstael, secrétaire parlementaire que j'invite à présenter les fonctionnaires qui l'accompagnent aujourd'hui.

M. Robert Bockstael (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, M. Walter McLeish, administrateur, Administration canadienne des transports aériens; M. Larry Potvin se trouve à sa droite. Ensuite, M. Mousseau, M. Arpin et M. Stebastyen.

Le président: Merci. Avez-vous une déclaration d'ouverture?

M. Bockstael: Non, nous pouvons immédiatement commencer l'étude du budget.

Le président: Bien, nous passons immédiatement aux questions avec M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. C'est un plaisir d'accueillir l'administrateur des transports aériens et ses hauts fonctionnaires à cette réunion. J'aimerais poser quelques questions suite à la réunion de mardi où le ministre a fait une déclaration que je considère quelque peu malencontreuse et qui a donné l'impression que les contrôleurs de la navigation aérienne ne cessent de se plaindre de leur situation. Les médias se sont emparés de cette déclaration qui a donné l'impression qu'il serait presque impossible de satisfaire les contrôleurs. Je ne sais pas si cela augure bien des rapports futurs. J'aimerais savoir, monsieur McLeish, si vous êtes d'accord avec cette observation générale.

Ensuite, j'aimerais peut-être parler plus en détail de cette situation et particulièrement en ce qui concerne Toronto. Je suis sûr que votre administration a reçu nombre de plaintes et de lettres de la part de voyageurs frustrés par ce qu'ils considèrent comme des retards injustifiables à cause des problèmes de gestion du trafic. J'ai personnellement reçu un

[Texte]

a number of them to the minister's office for consideration. But I have also had exchanges of correspondence with air traffic controllers themselves. I think you, Mr. McLeish, made reference to some of the difficulties about the conversion process in Toronto, in response to my colleague, Mr. McDermid.

The controllers have made it very clear that part of the problem is the inadequacy of the new display equipment, the poor quality of the old radars that are feeding into the system, the lack of adequate controller training on JETS and, or course, your department on February 5 announced as a safety measure, and until further notice, that the minimum radar separation between aircraft was being increased from 5 to 40 miles; this was agreed to by CATCA. But this whole problem does not appear to have been sorted out satisfactorily, and what is more distressing is, according to the controllers and according to a letter I received from Mr. Robertson, and I quote:

• 1000

The sad epitaph to this entire equipment problem is that little improvement can be expected for several years.

It goes on to say:

As you know, we were severe critics of the JETS display system for its technical shortcomings before the first units ever became operational, predicted precisely the problems which are occurring today. Although it is of little consolation, even the administrator of the Canadian Air Transportation, Mr. W. McLeish, agrees with us now, that the JETS were the wrong choice.

I wonder, Mr. McLeish, if you could comment, first of all, on what I consider to be a most unfortunate statement made by the minister earlier this week—whether you agree with it, and what enlightenment you can give to the committee in terms of the prospects for improvement in this very critical area. I think we are all interested in allaying any fears that may be building up in the minds of the public in terms of the safety aspect.

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. Walter McLeish (Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Department of Transport): Mr. Chairman. I approach the answer to this very broad question with some hesitation because I am not sure how far back I should go to describe the condition in which we find ourselves today and how we got here. Certainly, I would say that the controllers union—CATCA, has been a very aggressive union. During the last decade I have spent many hours in formal discussions and in less formal discussions with the two past presidents, the current president and the CATCA board of directors.

I might add that Mr. Arpin, the Director General of Civil Aeronautics, has also spent a lot of personal time trying to find a way to keep as much harmony as possible between us—the managers and the controllers—in what has to be one of the most difficult areas of labour relations because we are not the

[Traduction]

certain nombre de lettres à cet effet et je les ai transmises pour étude au bureau du ministre. J'ai également eu des échanges de lettres avec les contrôleurs de la circulation aérienne eux-mêmes. Je crois que vous avez parlé, monsieur McLeish, de certaines difficultés en ce qui concerne le processus de conversion de l'aéroport de Toronto en réponse à une question posée par un de mes collègues, M. McDermid.

Les contrôleurs ont bien précisé que le problème était dû en partie à l'inefficacité des nouveaux écrans, à la mauvaise qualité des vieux radars qui alimentent le système et au manque de formation adéquate des contrôleurs au système JETS. Votre ministère a annoncé le 5 février des mesures de sécurité avec l'agrément de la CATCA, mesures prévoyant que l'espacement radar minimum entre appareils passerait de 5 à 40 milles. Ce problème ne semble pas avoir été réglé de façon satisfaisante. Dans une lettre qu'il m'a adressée, M. Robertson indiquait ce qui suit:

La chose malheureuse au sujet de tous ces problèmes d'équipement est que l'on ne peut s'attendre avant plusieurs années à beaucoup de changements.

Il poursuit en disant:

Comme vous le savez, nous avons été des critiques sévères du système d'affichage JETS à cause de ses lacunes techniques, et ceci avant même que les premiers systèmes deviennent fonctionnels. Nous avons prédit exactement les problèmes que nous rencontrons à l'heure actuelle. Même si c'est une maigre consolation, l'administrateur du transport aérien, M. W. McLeish est d'accord avec nous pour dire que le système JETS était un mauvais choix.

Etes-vous d'accord, monsieur McLeish, avec les commentaires du ministre, commentaires très malencontreux d'ailleurs, faits cette semaine? Quelles sont à votre avis les possibilités d'amélioration dans ce domaine très critique? Nous voulons tous dissiper les craintes du public à l'égard de ces questions de sécurité.

Le président: Monsieur McLeish.

M. Walter McLeish (administrateur des transports aériens, ministère des Transports): Monsieur le président, c'est avec quelque hésitation que je réponds à une question aussi vaste; en effet, je ne sais pas jusqu'où je devrais remonter pour décrire la situation dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui. Le syndicat des contrôleurs de la navigation aérienne, la CATCA, a toujours fait preuve de beaucoup d'agressivité. Au cours de la dernière décennie, j'ai passé de nombreuses heures à discuter, officiellement ou non, avec les deux anciens présidents de ce syndicat ainsi qu'avec son actuel président et les membres des conseils d'administration de la CATCA.

De plus, M. Arpin, directeur général de l'aéronautique civile a également consacré beaucoup de son temps personnel à promouvoir autant que possible l'harmonie entre la direction et les contrôleurs. Les relations de travail se sont révélées extrêmement difficiles étant donné que nous ne sommes pas l'em-

[Text]

employer but we certainly make recommendations to the employer. These recommendations go through the Minister of Transport to the Treasury Board. It certainly makes it a difficult set of circumstances because the Treasury Board has broad objectives to attempt to negotiate on an equal basis, with all groups in the public service. At times the demands of a very specialist group such as the Air Traffic Controllers is not compatible with the broad objectives of the employer. I think this has to be kept in mind at all times, and the aggressiveness of CATCA is certainly related to this basic issue.

Mr. Mazankowski: Would you say that they were chronic complainers?

Mr. McLeish: Well, I would say that when they are in the process of bargaining they have a very well engineered public program to gain support for their points of view.

Mr. Mazankowski: But that is a little different than leaving a perception that they are never satisfied, they are constantly bugging somebody about something. That is the impression that was left, I believe, by the most unfortunate statement made by the minister. Perhaps the minister did not mean it in exactly that context, but I think, Mr. Chairman—and I am sorry for interrupting—that it does not augur well for creating the kind of harmony Mr. McLeish talks about as so necessary. I know Mr. McLeish has been very deeply involved, and I am sure that at times it is frustrating by virtue of the fact that you do have the Treasury Board involved. I would like to get on to the other point of the designation of air traffic controllers by the Treasury Board. I am sure that, too, does not do much to improve the situation from creating an atmosphere of harmony.

• 1005

Mr. McLeish: As far as its affecting safety is concerned, we believe, as does CATCA and the controllers, that none of us would permit it to affect safety. We in fact engage both privately and publicly at times in differences of opinion, but nevertheless we do have a common bond. We are all professionals in the field of aviation safety, and we are out to protect that.

At times CATCA will make use of the safety concept to support arguments; the logic may not be clear to those of us who understand the business, but it certainly leaves the impression with the lay public that maybe there is a safety aspect to this.

We have done many things to ensure that safety is not influenced by any of the differences that arise at the bargaining table or at the safety commission, as they did, or in the publicity campaign that has been undertaken by CATCA. I would say one thing; at the present time CATCA has embarked upon the most extensive publicity campaign that any of the aviation unions has ever embarked on. CATCA has for several months now been holding meetings in all the large metropolitan centres across the country, with chambers of commerce, presenting CATCA's point of view—what its objectives are; how it fits into the system and what its demands are—to try to explain to the public exactly where CATCA sits.

[Translation]

ployeur des contrôleurs mais que nous faisons des recommandations à celui-ci. Nous faisons parvenir des recommandations d'abord au ministre des Transports qui les soumet au Conseil du Trésor. La situation est délicate parce que le Conseil du Trésor essaie toujours de négocier sur une base égale avec les différents groupes de la Fonction publique. Parfois, les exigences d'un groupe très spécialisé comme celui des contrôleurs de la navigation aérienne ne sont pas compatibles avec les objectifs d'ensemble de l'employeur. Je crois qu'il ne faut pas perdre de vue cette question; l'agressivité de la CATCA est certainement reliée à cette question fondamentale.

M. Mazankowski: Diriez-vous que les contrôleurs se plaignent de façon chronique?

M. McLeish: Je dirais qu'au moment des négociations, les contrôleurs ont un programme très bien orchestré de relations publiques qui leur permet d'obtenir l'appui de la population.

M. Mazankowski: Mais n'est-ce pas la même chose que de dire qu'ils ne sont jamais satisfaits, qu'ils sont constamment en train de se plaindre? Car telle est l'impression qu'a laissée cette déclaration malencontreuse faite par le ministre. Le ministre ne pensait peut-être pas ce qu'il a dit, mais je crois que cela augure mal pour l'avenir dans une situation où l'harmonie est à ce point nécessaire, comme l'a signalé M. McLeish. Je sais que M. McLeish a suivi de très près toutes ces questions et je suis sûr que la situation peut être, à un moment donné, frustrante vu la participation du Conseil du Trésor. Je suis sûr que cela ne doit pas faciliter l'harmonie.

M. McLeish: En ce qui concerne la question de la sécurité, nous ne permettrons pas, pas plus que la CATCA ni les contrôleurs, que l'on touche à cet aspect. En fait, la CATCA et nous-mêmes avons parfois des divergences d'opinion privées ou publiques, mais nous avons une préoccupation commune, nous sommes tous des professionnels dans le domaine de la sécurité aérienne, sécurité que nous voulons assurer.

Parfois la CATCA utilise cette idée de la sécurité à l'appui de ses arguments. Sa logique n'est peut-être pas très convaincante pour les gens du métier, mais elles impressionnent certainement le public qui se demande si l'aspect sécurité est bien sauvegardé.

Nous avons pris différentes initiatives pour nous assurer que l'on ne porte pas préjudice à cette question de sécurité lors des discussions à la table de négociation ou à la commission de sécurité, comme cela s'est déjà passé, ou au cours de campagnes publicitaires entreprises par le CATCA. A l'heure actuelle, la CATCA a entrepris une des campagnes publicitaires les plus importantes de tous les syndicats de l'aviation. Elle fait connaître son point de vue dans tous les grands centres du pays, devant les chambres de commerce, et elle présente ainsi son point de vue, ses objectifs, ses exigences, sa position.

[Texte]

The whole approach that is being taken this time by CATCA is to support their demands for equal pay with pilots. I am very pleased in this instance that the President of the Treasury Board decided that it was time to bring in professionals, to make preparation to set up a committee to have a look at this. CATCA is a member of it and between now and September I hope they are going to obtain third party opinion which will help the employer and as, the managers, as well as CATCA to arrive at a satisfactory compromise on this issue. I think currently that, combined with the fact that we are changing into the JETS program, we are also changing radar antennas, we are doing a number of things to enhance the system. Although all these might appear at the present time to mitigate against safety, frankly I do not think any of us will allow it to happen. Our performance development officers who are judging the situation daily at the large centres are reporting that safety has not been jeopardized.

Mr. Mazankowski: On the other question then, Mr. Chairman, what about the adequacy or inadequacy of the JET System? I think it is quite clear that the controllers consider it to be an inferior system. They talk as well about the antiquated radar system. They point out that at the rate the present radar modernization program is moving, our first radars will not be operational until 1985 and beyond, unless priority for a safe and modern ATC system is recognized, and Parliament makes the funds available. Is that an accurate statement?

Mr. McLeish: With respect to the JETS equipment itself, it is correct, as I stated last fall, that there were certain aspects of JETS that I personally was dissatisfied with. These related primarily to the manner in which the contract was let back in the mid-seventies in which there was a very heavy influence on Canadian content, to the extent that the Canadian prime contractor went through a long, learning, developmental period, which resulted in delays in JETS' coming on line. My criticism was that for future equipment buys in the area of air traffic services we should not go for a single-source contract, there should be, in fact, a proper, good system that ensures that we obtain a contractor who is going to provide us with the equipment that will be in compliance with our operational requirement and our specification. That should be uppermost.

• 1010

The JET system is in compliance with the spec we wrote a number of years ago, it just took a lot longer to get there. As a result, we have had to live, in recent years, in this expectation that JETS was coming on line, JETS was coming on line, and we have been unable to move ahead with some of the enhancements to JETS. I think this is the key disadvantage that arose out of this problem. Our Canadian controllers compare themselves to the FAA system, where they do have some of these enhancements in place now, and where the prospects for the further enhancements are brighter than they are with our own JET system. This is one of the major criticisms that has been levelled by CATCA.

[Traduction]

A l'heure actuelle, la CATCA essaie d'obtenir la parité de salaire avec les pilotes. Je suis très heureux que le président du Conseil du Trésor ait décidé d'avoir recours aux professionnels et d'instituer un comité pour étudier la question. La CATCA fera partie de ce comité et nous aurons jusqu'au mois de septembre pour obtenir l'avis de différents experts, ce qui sera d'une aide considérable pour l'employeur, pour nous-mêmes, les gestionnaires, ainsi que pour la CATCA, et nous permettra d'arriver à un compromis satisfaisant. A l'heure actuelle, nous intégrons le système JETS, nous changeons les antennes radar, nous essayons d'améliorer le système. Cela peut faire penser que la sécurité du système est compromise, ce qui n'est pas le cas. Nos agents chargés de surveiller les opérations et qui suivent la situation quotidienne dans les grands centres nous disent que la sécurité n'est pas en danger.

M. Mazankowski: J'aimerais passer à l'autre question, monsieur le président, celle de savoir si le système JETS convient ou non dans nos aéroports? Pour les contrôleurs, il s'agit en effet d'un système de qualité inférieure. C'est de la même façon qu'ils envisagent d'ailleurs le réseau radar désuets. Au rythme auquel est implanté le nouveau système radar, les premiers de ces appareils ne seront opérationnels qu'en 1985 au plus tôt, à moins que l'on ne se rende compte de l'urgence qu'il y a d'installer un système ATC sûr et moderne et à moins que le Parlement ne débloque les fonds à cet effet évidemment. Est-ce une façon objective de voir les choses d'après vous?

M. McLeish: En ce qui concerne l'équipement JETS lui-même, comme je l'ai dit l'automne dernier, il y a certains aspects de ce système qui ne me satisfont pas personnellement. Au milieu des années 70, lorsque le contrat avait été accordé, on attachait une grande importance au contenu canadien. Ainsi, le principal fabricant canadien a consacré énormément de temps à perfectionner le système JETS, ce qui a occasionné des retards. Pour les futurs achats dans le domaine du contrôle du trafic aérien, j'avais dès lors proposé de ne plus avoir recours à un fabricant unique, mais de s'assurer plutôt que l'équipement soit conforme à nos contraintes d'exploitation et à notre cahier de charges. C'est cela le plus important.

Le système JETS est bien conforme à ce cahier de charges que nous avons établi il y a quelques années, mais les délais d'installation ont été beaucoup plus importants que prévu. On a donc attendu très longtemps que ce système soit opérationnel et on a pu procéder à des transformations et apporter des améliorations au système. Je crois que c'est là le problème principal. Les contrôleurs canadiens comparent leur système au système FAA qui a été perfectionné et que l'on pourra perfectionner davantage encore que notre propre système. C'est une des critiques principales qu'a formulée la CATCA à l'endroit du système JETS.

[Text]

Mr. Mazankowski: In other words, what we are really saying is that we are going to have an outdated system, we are not going to have the latest state of technological hardware in terms of its ability to be improved and to take advantage of the latest technological advancements as they come on stream.

Mr. McLeish: No, that is not a fair statement, Mr. Chairman. In actual fact, it is the latest, but we now have to go through the lead times to add the enhancements. We could not develop those simultaneously. We had to wait until we got JETS into place. So, there is going to be a time delay, and that is really the key fault. The JET system itself, its displays, its computers are—as a matter of fact, the computers are more advanced than most of the FAA computer systems.

Mr. Mazankowski: What about the radar system, the modernization program? In light of this, has there been any acceleration in terms of advancing the radar modernization program? And, while you are commenting on that, can you also comment on the charge that CATCA makes with respect to the lack of qualified controllers? I think that is speaking generally, because they do refer to Winnipeg, Vancouver and, indeed, Toronto.

The Chairman: Three minutes left, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Okay.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, the radar modernization program is just approaching the stage where it will be coming out with requests for proposals by companies in phase 1 and, as has been publicized, it is anticipated that the equipment will be in place starting in 1984.

In the meantime, we have been searching in the United States and abroad for new antenna arrays that would do as much as possible to enhance the present radar systems. We have three of these now under test, two at Toronto and one at Ottawa. These certainly are going to help considerably with the interim period.

There is no doubt that had we been able to advance the ramp by two or three years, we would be in a position to be installing more modern equipment at this time. However, the fact of the matter is that when we do make the move in 1984, we will be catching up with the radar technology and our radar at that time will be on a par with that in the United States and in the key aviation states in Europe.

On the controller shortage, I would like to ask Mr. Arpin to speak to that.

The Chairman: Mr. Arpin.

Mr. Pierre Arpin (Director General, Civil Aeronautics, Department of Transport): Thank you, Mr. Chairman.

I did not really get much opportunity to go into this subject very deeply. It is true that when we look at the ideal situation, comparing the maximum workload with the number of controllers available, there is a shortage.

[Translation]

M. Mazankowski: En d'autres termes, cela revient à dire que notre système sera désuet, que nous n'aurons pas la possibilité de l'améliorer ni de nous prévaloir des dernières innovations techniques au fur et à mesure que celles-ci arriveront sur le marché.

M. McLeish: Non, cela n'est pas une façon très exacte de voir la situation. En fait, nous avons le système le plus moderne, mais ce sont les délais nécessaires pour y apporter les améliorations qui sont plus longs. Nous ne pouvons pas faire les deux en même temps. Il a fallu attendre d'avoir notre système en place et il y aura des délais pour toutes améliorations à ce système. C'est là que se trouve le problème. Le système JETS, ses indicateurs, ses ordinateurs, sont plus avancés que le système FAA.

M. Mazankowski: Et que dire du programme de modernisation du système de radar? Que dire également de la critique de la CATCA au sujet de la pénurie de contrôleurs qualifiés? En fait la CATCA parle plus précisément de Winnipeg, de Vancouver et de Toronto.

Le président: Il vous reste 3 minutes, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Bien.

M. McLeish: Monsieur le président, dans le cadre du programme de modernisation des radars, on demandera aux compagnies, au cours de la phase 1, de faire des propositions. De la publicité a été faite à cet égard et on s'attend à ce que l'équipement soit opérationnel à partir de 1984.

Entretemps, nous avons parcouru les différents marchés américains et étrangers à la recherche de nouvelles antennes qui permettraient d'améliorer le système actuel. Nous étudions trois de ces antennes, deux à Toronto et une à Ottawa. Elles seront d'une grande utilité au cours de la période de transition.

Si nous avons pu accélérer les opérations de deux ou trois ans, nous pourrions à l'heure actuelle installer de l'équipement moderne. Cependant, lorsque nous procéderons aux installations, en 1984, nous aurons rattrapé le retard technologique et nos radars seront aussi avancés que ceux des États-Unis et d'autres pays européens, et seront à la pointe du progrès.

Au sujet de la pénurie de contrôleurs, je vais demander à M. Arpin de vous répondre.

Le président: Monsieur Arpin.

M. Pierre Arpin (directeur général, Aéronautique civile, ministère des Transports): Merci, monsieur le président.

Je n'ai pas eu la possibilité de m'attacher à cette question, mais il est vrai que si on compare notre situation à une situation idéale, c'est-à-dire si l'on évalue la charge maximum de travail par rapport au nombre de contrôleurs, on se rend effectivement compte qu'il y a une pénurie de contrôleurs.

[Texte]

• 1015

Mr. Mazankowski: Is an excessive amount of overtime being utilized right now, particularly in Toronto?

Mr. Arpin: I do not think there is such a thing as an excessive rate of overtime. You have to consider that, among the demands of the association, there are constant pressures to reduce the work week which creates a greater shortage and at the same time, creates more demand for overtime.

Mr. Mazankowski: Pardon me, Mr. Chairman, but just so Mr. Arpin can have an opportunity to comment on the points I am getting at, I will quote from the letter from Mr. Robertson to me which indicates:

That means there is an excessively high rate of overtime being worked by the people in Toronto which is a very short term solution to an efficiency problem which creates a major safety problem.

He said that in a letter to me. He did not say it publicly but I get concerned about statements like that, and I have to take it that that statement was made in good faith. Now, this is an opportunity for us to have the officials comment on this, which I consider to be a very important point.

Mr. Arpin: Mr. Chairman, as I started to say earlier, my own personal view is, as Mr. McLeish stated earlier, that the reason for some of the complaints by the controllers is obvious. They are in a period of negotiating a new contract. I am sure that when you go back a few years and review what has happened in terms of hours of work, you will find that in most cases, the demands for a reduced work week are to produce more overtime. Overtime is always available to the controllers. Most of the time they refuse time and a half and take it at double time so that it increases their annual wages considerably.

Insofar as its affecting safety, I presume Mr. Robertson is referring to the fact that controlling traffic is a very high stress occupation. Well, I do not have them with me, but I could produce some studies—there have been a number of studies carried out—that demonstrate that controlling traffic or the air traffic controllers' workload is not any more stressful than many other occupations.

The Chairman: Last question.

Mr. Mazankowski: Could we have those studies made available to the committee? I think they would be interesting.

The Chairman: I think it would be an interesting study to see. Could you do that please, Mr. Arpin?

Mr. Mazankowski: The other question, Mr. Chairman, has to do with the imposition of the new increase in fuel prices as it relates to Canadian carriers involved in international air travel. To quote the Air Transport Association of Canada, they describe the action of the government as "an unethical and indiscriminatory grab for revenue at the air transport customer's expense".

Mr. McLeish: We have had some discussions in this committee with the marine administrator, the marine sector, in

[Traduction]

M. Mazankowski: Vous parlez des heures supplémentaires excessives qui se font actuellement à Toronto?

M. Arpin: Je ne pense pas qu'on puisse parler d'heures supplémentaires excessives. Il ne faut pas oublier que l'Association réclame sans cesse une semaine de travail plus courte, ce qui aurait pour effet de créer une plus grande pénurie de main-d'œuvre et, par voie de conséquence, plus d'heures supplémentaires.

M. Mazankowski: Monsieur le président, pardonnez-moi, mais pour permettre à M. Arpin d'en venir au sujet que je veux traiter, je vais citer une lettre qui m'a été envoyée par M. Robertson:

Par conséquent, nos gens de Toronto font des heures supplémentaires excessives, ce qui est la solution à très court terme à un problème d'efficacité qui, à son tour, créé un problème grave de sécurité.

C'est ce qu'il m'a dit dans une lettre. Il ne me l'a pas dit publiquement, mais ce genre de prise de position m'inquiète, et d'autant plus que je prends cela au sérieux. Aujourd'hui, nous avons la possibilité de savoir quelle est la position officielle et cela me semble très important.

M. Arpin: Monsieur le président, comme je l'ai dit plus tôt, comme M. McLeish l'a dit également, la source de certaines plaintes des contrôleurs est évidente: un nouveau contrat est en cours de négociation. Je suis certain que si vous remontez en arrière et si vous faites la moyenne des heures de travail, vous constaterez que, dans la plupart des cas, plus les syndicats exigent que les heures de travail soient écourtées, plus les heures supplémentaires augmentent. Les heures supplémentaires, c'est une solution qui est toujours à la disposition des contrôleurs. La plupart du temps ils refusent de travailler à taux et demi et finissent par travailler à taux double, ce qui augmente considérablement leur revenu annuel.

Quant à la sécurité, j'imagine que M. Robertson fait allusion au stress que l'on associe d'ordinaire au travail des contrôleurs. Je ne les ai pas ici, mais je pourrais vous communiquer des études qui ont été faites et qui prouvent que le stress associé au travail des contrôleurs aériens n'est pas plus grand que celui qui s'associe à un grand nombre d'autres secteurs d'occupation.

Le président: Votre dernière question.

M. Mazankowski: Pourriez-vous nous faire tenir ces études? Elles pourraient nous être utiles.

Le président: De fait. Monsieur Arpin?

M. Mazankowski: D'autre part, monsieur le président, je vous ai parlé des effets de l'augmentation du prix du carburant sur les liaisons aériennes internationales assurées par des transporteurs canadiens. L'Association des transporteurs aériens du Canada qualifie les mesures prises par le gouvernement de «spoliation arbitraire et injustifiable de revenus aux dépens des usagers des lignes aériennes».

M. McLeish: Nous avons parlé au directeur des services maritimes dand l'espoir de trouver une solution au problème

[Text]

hopes and in anticipation that there will be some relief for Canadian carriers engaged in international work. Have similar discussions gone on between yourself and your officials and other members of the government, I suppose the Minister of Finance and the Minister of Energy, in an effort to obtain relief for Canadian carriers? We are really defeating the purposes of cheaper domestic fuel prices, because it is singling out one segment of industry which is being discriminated against with an unfair application of fuel prices, and certainly it distorts its competitive position vis-à-vis other modes of transport.

• 1020

Mr. McLeish: Mr. Chairman, I think Mr. Mazankowski is referring to the proposed export charge on fuel. I can give a very short answer. Both Transport Canada and the Department of External Affairs have expressed concern to Energy, Mines and Resources and Finance, and while the department is in agreement with the policy of increasing the level of aviation fuel prices for international commerce to those commensurate with world levels, applying an export tax to attain this would contravene many of Canada's bilateral air agreements; and that is the major argument we have brought to bear.

We have had several meetings. Mr. Pepin has corresponded with his colleagues, and it is my understanding that currently a review of this by appropriate ministers is going on.

The Chairman: I am going to have to ask you to go on the second round? Mr. Mazankowski. I will keep to the list, however. We should surely have ample time today to get back to your questioning.

Mr. Mazankowski: Sure, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Skelly.

Mr. Skelly: Mr. Chairman, might I ask if Mr. Benjamin, who is on his way, might be placed on the list for the next round also. Unfortunately he is tied up, but he will be here in a flash.

On Vancouver International Airport, Mr. Chairman—through you to Mr. McLeish—I wonder if we might get a bit of a breakdown on what kind of timetable we are looking at for the development of a second runway.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, the second runway at Vancouver Airport has to await the environmental assessment process—until that is completed. We also currently have the revised master plan out for public consultation. Until these processes are completed, we cannot proceed even with a submission to the Treasury Board for support for the new runway. So we are some time away.

Mr. Skelly: There are some experiences I have had and noticed there: on one occasion—but this apparently happens with great frequency—four aircraft at a time were landed on the runway. The particular incident I was involved in involved a jet, two light twins, and a single, all four on the main runway at one time. On Friday afternoon at 4.00 o'clock when you go

[Translation]

des transporteurs canadiens qui effectuent des vols internationaux. Est-ce que vous-mêmes, vos collègues, d'autres membres du gouvernement et, je l'imagine, le ministre des Finances et celui de l'Énergie ont essayé de trouver également une solution au problème des transporteurs canadiens? En effet, il y a un secteur de l'industrie qui ne profite pas du fait que le prix du carburant est maintenu à un niveau très bas et cela provoque une distortion injuste du système de libre-concurrence entre les différents modes de transport.

M. McLeish: Monsieur le président, j'imagine que M. Mazankowski fait allusion au projet de surtaxe à l'exportation du carburant. Je peux vous répondre très vite: Transports Canada et le ministère des Affaires extérieures ont parlé de certaines préoccupations au ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources et au ministère des Finances et reconnaissent que la politique qui consiste à porter progressivement au niveau international le prix du carburant d'avion utilisé pour les vols internationaux par la voie d'une surtaxe à l'exportation est excellente, mais qu'elle entre en conflit avec plusieurs accords bilatéraux signés par le Canada. C'est le principal argument que nous ayons invoqué.

Nous nous sommes rencontrés à plusieurs reprises. M. Pepin a eu un échange de correspondance avec ses collègues et je crois comprendre que la situation est en cours d'évaluation.

Le président: Monsieur Mazankowski, je vais vous demander d'attendre le second tour. Mais je continue à suivre la liste et je suis pratiquement certain de pouvoir vous redonner la parole un peu plus tard.

M. Mazankowski: Très bien, monsieur le président.

Le président: Monsieur Skelly.

M. Skelly: Monsieur le président, M. Benjamin est sur le point d'arriver et m'a prié de le faire inscrire sur la liste. Il a malheureusement été retenu mais il sera là dans un instant.

Monsieur le président, monsieur McLeish, je passe à l'aéroport international de Vancouver. Pouvez-vous nous dire quand nous pouvons nous attendre à y voir une deuxième piste?

M. McLeish: Monsieur le président, la deuxième piste de l'aéroport de Vancouver ne peut être construite tant que le processus d'évaluation de l'environnement ne sera pas terminé. De plus, le plan d'ensemble révisé doit également être soumis au public pour consultation. Tant que ces processus ne seront pas menés à bien, nous ne sommes même pas en mesure de demander des fonds au Conseil du Trésor pour la construction de la nouvelle piste. Il faudra donc attendre encore un peu.

M. Skelly: J'ai personnellement noté plusieurs situations particulières: j'ai vu une fois—mais apparemment cela se produit très souvent—quatre appareils en même temps sur la piste. L'incident dont je vous parle mettait en cause un avion à réaction, deux petits bimoteurs et un monomoteur et tous les quatre étaient sur la piste en même temps. C'était un vendredi

[Texte]

into that place it is a madhouse. I am amazed that somebody found studies suggesting a controller's job is not any more stressful than other occupations. Just to relate some experiences—and these are not unique—I had an experience in which a controller at an airport, because eventually no one could get on the radio, it was so busy, had to direct traffic east of the location to move to some other destination. There was a rising sense of panic in the person's voice before this occurred. I am sure there are times after midnight at Vancouver when things are fairly relaxed, but I am amazed that you find studies saying on Friday afternoon at 4.00 o'clock in Vancouver there is not a stressful situation—or Toronto or anywhere else.

The thing on the Vancouver International airport is it strikes me that the parallel runway seems to be a thing that is needed, if in fact there is a very high volume of traffic and there is quite a mix of it; and there does not seem to be doubt in anyone's mind. As I understand it, the other option is the cross-wing runway, which really does not appear to be the answer. Just from calculations that I in a rough and dirty way worked out—are we talking about 1989, 1987 to 89, possibly, before we will see that runway in there?

• 1025

Mr. McLeish: Mr. Chairman it normally takes four to five years from the time a decision is made to complete a project such as a second major runway and all the associated taxiways. If we were to wait another two to three years for the environmental process to be completed or all the consultations to be completed, we are looking at two to three plus five is seven to eight years, so it is not very far away from 1989.

In the meantime, we are required to operate the system and to ensure that it is operating safely, and we have to apply whatever restrictions are appropriate at the peak periods. The cross-wind runway is a short runway and it can only accept certain types of traffic, and of course it has to have the appropriate wind conditions, and we end up with the majority of the traffic on that main east-west runway.

With respect to whether you can have two or three airplanes on the runway at a time, it is possible under certain circumstances, but these days with the considerations of make turbulence and other factors it is not likely that one would very often see more than one airplane moving off the runway onto a taxiway, another airplane just waiting to pull out for take-off and an airplane landing. In that sense you might see three airplanes associated with one runway.

As far as the procedures that controllers can use, controllers have in their manual of operations the authority to use full discretion to put traffic in trail, to divert traffic. There are a number of procedures that a controller can use. You mentioned that a controller had a sense of urgency in his voice. I do not know, it is very rare to hear a controller with a sense of

[Traduction]

après-midi à 16 heures: une véritable maison de fous. Je suis étonné que des études aient pu conclure que le travail d'un contrôleur ne provoquait pas plus de stress qu'un autre travail. Il est arrivé une fois, et j'étais là, que les communications radio soient si surchargées qu'il était impossible de se faire entendre et que les avions étaient détournés vers une autre destination. Je me souviens avoir entendu une certaine note de panique dans la voix de la personne qui était au micro. Je suis certain qu'à l'aéroport de Vancouver, après minuit, quand les choses sont calmes, le travail d'un contrôleur ne comporte probablement plus tellement de stress, mais un vendredi à 4 heures de l'après-midi à Vancouver, ou à Toronto ou ailleurs, c'est une toute autre affaire.

Pour en revenir à l'aéroport international de Vancouver, il me semble que la solution toute trouvée serait de construire une piste parallèle. En effet, il y a énormément de trafic, un trafic très diversifié et c'est une solution qui s'impose tout naturellement. Je crois que l'on a pensé également à la possibilité de construire une piste perpendiculaire mais je ne crois pas que cela soit la solution. Je fais un rapide calcul, très approximativement, pensez-vous que nous verrons cette piste en 1989, disons entre 1987 et 1989?

M. McLeish: Monsieur le président, d'ordinaire il faut 4 ou 5 ans entre le moment où une décision est prise et la construction d'une deuxième piste d'atterrissage et de toutes ses voies de circulation. Si nous devons attendre encore deux ou trois ans pour que le processus d'évaluation de l'environnement soit terminé, pour que toutes les consultations soient menées à bien, cela nous donne deux ou trois ans plus cinq, c'est-à-dire sept ou huit ans, ce qui, effectivement, ne nous amène plus très loin de 1989.

Dans l'intervalle, nous devons nous contenter de ce que nous avons et prendre toutes les mesures de sécurité nécessaires, c'est-à-dire appliquer les restrictions nécessaires aux heures de pointe. Une piste perpendiculaire est forcément plus courte et ne peut accueillir que certains types d'appareils, sans même parler des limitations dues à la direction du vent; dans ce cas, la majeure partie du trafic continuerait à emprunter la piste principale est-ouest.

Vous nous dites que vous avez vu deux ou trois appareils sur la piste au même moment: cela est possible dans certaines circonstances mais, de nos jours, les turbulences provoquées par les appareils qui décollent et qui atterrissent, sans compter certains autres facteurs, font que cela ne peut pas se produire très souvent et qu'en général il y a un appareil qui décolle pendant qu'un autre est en bout de piste attend son tour; il peut également y en avoir un troisième qui est sur le point d'atterrir. Dans ce cas, effectivement, vous pourriez voir trois appareils en même temps à proximité de la même piste.

Quant à la procédure suivie par les contrôleurs, ils ont un manuel des opérations qui leur donne le droit de détourner le trafic comme ils le jugent bon. Un certain nombre de procédures sont prévues. Vous dites avoir entendu une certaine note de panique dans la voix d'un contrôleur. Je ne sais pas, je crois qu'il est assez rare d'entendre une certaine note de panique

[Text]

urgency; they are pretty calm, cool and collected gentlemen and professionals.

Mr. Skelly: Mr. McLeish, could I just put the situation to you since I was involved in both of those and those are not unique. The system could no longer handle any more radio traffic and the safety in the system is based on several assumptions. I was flying the aircraft that day and approaching the airport I had to make a decision, and it was fairly grubby weather, whether to press on or wait until my turn came up on the radio so that I could get in to get some approach instructions. At one point the controller had to shut it down. On the other day involved there were four aircraft landed on that runway and mine was one of them with, as a matter of fact, somebody from the MOT with me.

In those situations, to my way of thinking, the safety in them is based on several assumptions; one of them being that the pilot flying the aircraft is competent to do the job. Again, I think the point is not really whether the job is stressful or anything else. I see it as a very highly stressful job. I can always leave—the pilot's position is one where if he does not like the situation he can always divert at any point in the operation, whereas for the air traffic controller, he is pretty well stuck dealing with the traffic he has in front of him.

Vancouver seems to require, and is the point I would like to get at, a parallel runway because the cross-wind runway would almost work at cross purposes to the whole effort in bad weather or reduced visibility because you cannot land aircraft at right angles to because each other. It seems to me that a parallel runway is needed, that projections of traffic and what not would indicate that it is coming. Is there any way of accelerating the process?

• 1030

Mr. McLeish: Mr. Chairman, if it were possible to accelerate, officials certainly would do so. They originally recommended a second runway—it must be five or six years ago now and had hoped to have it operational by this time. But, as in many other circumstances these days, we are unable to move at the pace that is the ideal pace to keep in harmony with the growth. We therefore have to work with what we have. I feel confident that the present airport, while it may cause delays and may cause diversions in some circumstances, is still operating safely. Is it as safe as a two-runway operations? I think that is a hypothetical question. You can have a two-runway operation which gives additional kinds of problems that you do not have with a single, one-runway operation. But I would stress the fact that the controllers have had ample training and knowledge to use procedures . . .

Mr. Skelly: With all due respect, the controllers were not the issue.

Mr. McLeish: . . . they use it regularly.

[Translation]

dans la voix d'un contrôleur; ce sont en général des professionnels calmes, pondérés, méthodiques.

M. Skelly: Monsieur McLeish, si je vous ai parlé de ces deux incidents, c'est que j'étais là et qu'ils n'étaient pas uniques en leur genre. Ces jours-là, les communications radio étaient surchargées et la sécurité du système se fonde sur plusieurs prémisses. Ce jour-là je pilotais un avion, la météo n'était pas très bonne et, en approchant de la piste, j'ai dû décider entre deux solutions: attendre mon tour à la radio pour qu'on me donne des instructions d'approche ou changer de destination. Les choses allaient si mal qu'à un moment donné le contrôleur a coupé la communication. Dans le deuxième cas, quatre appareils étaient en piste en même temps, le mien était l'un d'entre eux et j'étais d'ailleurs accompagné de quelqu'un du ministère des Transports.

Dans des situations de ce genre je trouve que la sécurité repose sur plusieurs prémisses. Pour commencer, le pilote d'un appareil doit être compétent. Ici encore, la question n'est pas de savoir si une tâche donnée comporte un certain stress. Personnellement, j'estime que piloter est excessivement stressant, mais le pilote a cet avantage qu'il peut toujours aller ailleurs; s'il n'aime pas la situation dans un aéroport, il peut toujours changer de destination. Par contre, le contrôleur aérien n'a pas le choix, il doit faire face au trafic, il ne peut pas y échapper.

Il me semble qu'à Vancouver on aurait besoin d'une piste parallèle parce que, lorsque la météo ou la visibilité laisse à désirer, une piste perpendiculaire serait plus un inconvénient qu'un avantage. On ne peut de toute façon pas faire atterrir deux appareils à angle droit en même temps. Ce qu'il nous faut, c'est une piste parallèle, et d'ailleurs les études qui ont été faites semblent préconiser cette solution; y aurait-il moyen d'accélérer le processus?

M. McLeish: Monsieur le président, s'il était possible d'accélérer le processus, les responsables de l'entreprise le feraient certainement. Il y a maintenant cinq ou six ans qu'ils ont recommandé la construction d'une deuxième piste et, au départ, on espérait qu'elle entrerait en service à peu près maintenant. Malheureusement, et c'est une chose que l'on voit souvent de nos jours, nous avons été dans l'impossibilité de progresser aussi vite que nous le souhaitions, c'est-à-dire de suivre la croissance de la demande. Nous devons donc nous contenter de ce que nous avons. Personnellement, je suis certain que l'aéroport actuel, même s'il provoque parfois des délais et des détournements, est toujours parfaitement sûr. Quant à savoir s'il est aussi sûr qu'il le serait avec une double piste, c'est une question hypothétique. Avec une double piste, il y aurait probablement d'autres problèmes qui n'existent pas habituellement. Mais je ne saurais trop insister sur le fait que les contrôleurs ont reçu une formation très solide et qu'ils connaissent les procédures . . .

M. Skelly: Je vous demande pardon, mais il ne s'agissait pas des contrôleurs.

M. McLeish: . . . puisqu'ils les utilisent régulièrement.

[Texte]

Mr. Skelly: It is the development of the airport and its capability to handle more aircraft.

One of the things advised to relieve the burden at Vancouver was the opening of the Boundary Bay airport. Have you got a target date for putting that airport into operation and can you tell us who is going to operate it?

Mr. McLeish: Mr. Chairman, we would like to move ahead as quickly there as we would like to move at Vancouver International.

The regional office has applied to the local municipality for a clearance from the agricultural land restrictions, as I understand it. It is going to take until late this year, perhaps right to December, for that process to be completed. In the meantime, they are exploring whether or not there are any private sources that would be interested in undertaking the operation of the airport under contract. We are also preparing a submission to Treasury Board for the Ministry of Transport to operate it in the event that we are not successful in finding a private entrepreneur.

As far as the time that all this will take, I cannot give you an answer. It could be two or three years before Boundary Bay becomes operational. If we could solve those problems we would have Boundary Bay operational by next year.

Mr. Skelly: Boundary Bay is a very important factor in removing some of the light traffic and giving a bit of breathing room into Vancouver, is it?

Mr. McLeish: Absolutely, but it will only be temporary.

Mr. Skelly: Yes.

Mr. McLeish: Only temporary.

Mr. Skelly: I recognize that.

Mr. McLeish: As a matter of fact, if it does not come on stream for another three or four years, then it probably will not offer very much relief at all—Vancouver will be choked.

Mr. Skelly: Right. There is no joy at Vancouver, you are telling me?

Mr. McLeish: If I may, Mr. Chairman. I think it has to be recognized that the problems in dealing with the Vancouver airport, as our regional administrator said publicly a few months ago, are the responsibility of the people who live in Vancouver and the surrounding area. If they want the airport badly enough and can overcome the problems of dealing with the environment, et cetera, then it will help us get the right solution for Vancouver. But they have to decide: either they want that airport so that they are able to cope with the growing traffic or they will have to put up with the constraints. But the Vancouver area people will have to help.

Mr. Skelly: There are a few other items that I wanted to ask and perhaps we could get back to that if there is sufficient time.

Could you tell me when the radar at Victoria will be put in place? I have not followed that.

[Traduction]

M. Skelly: Je vous parlais de l'expansion de l'aéroport pour lui permettre de répondre à un volume accru.

On a parlé de rouvrir l'aéroport de Boundary Bay pour résoudre le problème de Vancouver. Quand pensez-vous que cet aéroport ouvrira ses portes et qui sera chargé de son administration?

M. McLeish: Monsieur le président, dans ce cas-là, nous souhaitons progresser tout aussi vite que nous le souhaitons pour l'aéroport international de Vancouver.

Le bureau régional a demandé à la municipalité une dérogation aux restrictions en matière de zonage agricoles. Je pense qu'il faudra attendre la fin de cette année, peut-être même décembre, pour obtenir cette dispense. Dans l'intervalle, on cherche à déterminer si une entreprise privée n'accepterait pas de se charger de l'administration de l'aéroport aux termes d'un contrat. Nous préparons également à l'intention du Conseil du Trésor une proposition qui confierait l'administration de cet aéroport au ministère des Transports si toutefois il s'avérait impossible de trouver un entrepreneur privé.

Quant au délai, je ne saurais vous répondre. Il faudra peut-être deux ou trois ans pour que l'aéroport de Boundary Bay soit remis en service. Si tous ces problèmes se résolvent très vite, il pourrait ouvrir l'année prochaine.

M. Skelly: Boundary Bay pourrait faire beaucoup pour alléger le trafic de Vancouver puisqu'il pourrait accueillir tous les appareils légers, n'est-ce pas?

M. McLeish: Absolument, mais ce serait forcément temporaire.

M. Skelly: Oui.

M. McLeish: Seulement temporaire.

M. Skelly: Oui, je comprends bien.

M. McLeish: En fait, si on ne réussit pas à ouvrir cet aéroport avant trois ou quatre ans, ça ne servirait plus à grand-chose et la situation à Vancouver aurait encore eu le temps de se dégrader davantage.

M. Skelly: Exactement. Autrement dit, l'avenir n'est pas très brillant?

M. McLeish: Monsieur le président, il ne faut pas oublier, comme notre administrateur régional l'a dit publiquement il y a quelques mois, que les problèmes de l'aéroport de Vancouver sont les problèmes de la population de Vancouver et de ses environs. Si la population souhaite suffisamment avoir cet aéroport pour mettre de côté ou régler les problèmes, d'environnement notamment, c'est cette volonté qui est le plus susceptible de nous aider. Mais c'est à eux à décider s'ils veulent cet aéroport pour accueillir un trafic aérien qui ne cesse d'augmenter, ou s'ils veulent accepter les limites de l'infrastructure actuelle. De toute façon, les gens de la région de Vancouver vont devoir nous aider.

M. Skelly: J'ai d'autres questions à vous poser, mais j'attendrai le prochain tour si nous avons le temps.

Pouvez-vous me dire quand le radar de Victoria sera installé? Je n'ai pas suivi cela de très près.

[Text]

Mr. McLeish: As I recall, it is part of the radar-modernization program, so it will be no earlier than 1984—it is in the 1984-85 timeframe. But I can have that researched for you, if you wish, for a more accurate answer.

Mr. Skelly: So, it is still four or five years down the road for that?

Mr. McLeish: Right.

Mr. Skelly: The next question is with respect to yesterday's discussions and the department's attitude toward private flying. To look at some of the costs, I picked one flying club at which about three years ago they were renting aircraft for instruction and recreation purposes at about \$18 an hour and they were charging \$6 for instruction. Today the smallest aircraft they have rents for \$40 an hour and instructional rates are around \$15. On top of those rising costs, which include landing fees and increasing instruction costs, what appears to be coming are increasing Department of Transport tiedown fees, removal of income tax deductions, excise tax on gasoline, and the general factors of inflation. One of the things that concerns me is the user-pay concept that keeps being built into that, and it seems to impinge very heavily. I think these increases are going to continue to go up. Inflation is one thing, but burdening down the costs on private flying by the government seems to be another.

• 1035

The most recent thing I read involved bumping instruction standards. There is a bit of concern in going over the article that instructing private pilots by increasing the standards and putting the instructor at jeopardy would result in about another 10 hours of instruction time, something along that line, in order that the instructor protect the licence that he holds; just to make sure that the student, who then has to face an MOT inspector, is ready to take that test. To my way of thinking, the quality of instruction, unless the department can put up a case, seems to be fairly good. Most of the accidents that seem to happen involve weather, and again the department advertise that, and the fact that people do not take renewals or check rides.

I guess the whole thing is really this: What is the department's attitude toward private flying? And if the attitude is positive, is there going to be any move to attempt to at least hold the line on costs?

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, I will answer in a general sense and then I will ask Mr. Arpin to speak to some of the specifics.

In the general sense, the minister's responsibility under the Aeronautics Act is of course to support the entire flying community. I believe that we, as his principal officials, are as interested in supporting private flying as we are commercial flying, because the whole system is what ultimately creates the effectiveness of the air transportation system in Canada. We are very conscious of the difficulties in passing on costs to the user, but the fact remains that private flying has to pay its share of what the costs are. I do not think we are passing on

[Translation]

M. McLeish: Cela fait partie du programme de modernisation des radars et il ne sera donc pas prêt avant 1984; 1984-1985. Mais, si vous le voulez, je peux faire des recherches et vous donner une réponse plus précise.

M. Skelly: Donc pas avant quatre ou cinq ans?

M. McLeish: Exactement.

M. Skelly: Autre chose: les discussions d'hier et la position du ministère face aux appareils privés. A titre de comparaison, il y a trois ans, un aéro-club louait des appareils pour l'instruction et les loisirs à \$18 de l'heure, les cours eux-mêmes coûtant \$6 de l'heure, alors qu'actuellement le moindre appareil se loue \$40 de l'heure et les cours coûtent environ \$15 de l'heure. Outre l'augmentation des coûts, y compris les droits d'atterrissage et l'augmentation du prix des cours, il faut encore s'attendre à une augmentation des droits de parcage perçus par le ministère des Transports, à la suppression de certains abattements fiscaux et à l'augmentation de la taxe d'accise sur l'essence, sans même parler de l'inflation générale. Un aspect très préoccupant de cette question est à mon avis, le principe selon lequel les utilisateurs doivent être les payeurs. Ces augmentations vont sans doute se poursuivre. L'inflation est une chose, mais je ne vois pas pourquoi le gouvernement augmente ainsi le coût de l'aviation privée.

Il a été question récemment de relever les normes des cours de pilotage. Ce relèvement aurait pour effet de prolonger la durée des cours de 10 heures, de façon à ce que les moniteurs soient sûrs que, lorsque leurs élèves se présentent devant les inspecteurs du ministère des Transports, ils soient suffisamment préparés, ce qui, bien entendu, est tout à l'avantage des moniteurs. Or, j'estime pour ma part que les cours de pilotage sont de très haut niveau, à moins que le ministère puisse prouver le contraire. La plupart des accidents sont dûs au mauvais temps et aussi au fait que de nombreux pilotes ne prennent pas de cours de perfectionnement ou de reprise.

Ce qui nous amène à la question de savoir quelle est l'attitude du ministère vis-à-vis de l'aviation de plaisance. Si cette attitude est positive, va-t-on essayer à tout le moins de ne pas en augmenter le coût?

Le président: M. McLeish.

M. McLeish: Je vais vous donner une réponse à caractère général, après quoi M. Arpin vous parlera des détails.

Aux termes de la Loi sur l'aéronautique, le ministère est responsable de l'aéronautique dans son ensemble. Les agents du ministère tenant tout autant à appuyer l'aviation de plaisance que l'aviation commerciale, car c'est de ce tout que dépend, en dernière analyse, la qualité du transport aérien au Canada. Le principe de faire payer les usagers nous pose bien entendu quelques difficultés; il n'empêche que l'aviation privée doit payer sa part. J'estime que le ministère des Transports ne cherche nullement à imposer des coûts discriminatoires ou

[Texte]

costs, as far as the Department of Transport is concerned, that are in any way discriminatory or exorbitant. As a matter of fact, I would say we have been most lenient with respect to passing on costs.

Whenever there are changes made by Revenue Canada in the tax relief or in additional surcharges, we attempt always to indicate if there are factors that potentially are detrimental to the safety system. I mentioned one of these at the last meeting when I was here to assist the minister.

You posed a question on user-pay, which is really a very difficult issue these days. We ourselves do not speak particularly of user-pay. We try to talk about cost recovery in terms of balancing it, recognizing that a fair proportion of the cost has to be recovered from the users. Our costs are going up, the same as everybody else's. We are also affected by inflation, and we at least have to keep pace with inflation. In some areas we have never had charges that represented a reasonable approach to recovering costs and we are attempting to do that after full consultation with the operators.

With respect to flying training, I would ask Mr. Arpin to answer the rest of the question.

The Chairman: Mr. Arpin.

• 1040

Mr. Arpin: Mr. Chairman, may I be permitted to go back on the stress problem that I did not get a chance really to clarify before?

The Chairman: I prefer, Mr. Arpin, if you would answer Mr. Skelly's question now and we will give you a chance later in the day to go back on the stress, if you will. It is a matter of dividing up the members' time here.

Mr. Mazankowski: It depends on your stress.

Mr. Arpin: Very well. I am afraid I do not have a definite answer as to exactly the status of the this 10-hour increase in the standards for flying training. But I guess it is based largely on samplings done by our own instruction experts, the designated flying training examiners, our flight test examiners. I guess there was considerable evidence produced at the Commission of Inquiry on Air Safety as to the need for more essential basic instrument flying training—not on instrument reading but a little more time on the instrument capability of the pilots. So this I guess is the reason for considering the additional 10 hours. But I can get you the answer later.

Mr. Skelly: Can you clarify a point for me? I think you just misunderstood it.

The Chairman: Mr. Skelly, your time has expired.

Mr. Skelly: What I am suggesting is that there is no more time being advocated to it, but is is a matter of placing higher standards on the instructor and threatening to remove a licence because of those higher standards; consequently the individual before recommend a person for a flight test is going

[Traduction]

exorbitants. Je trouve que l'on pourrait nous accuser au contraire d'avoir fait preuve de trop de laxisme.

Chaque fois que Revenu Canada décide de supprimer certains abattements fiscaux ou d'imposer des droits supplémentaires, nous ne manquons jamais de le leur signaler lorsque pareilles mesures risquent d'avoir des incidences préjudiciables pour la sécurité. J'avais mentionné un cas de ce genre au cours de la dernière réunion.

Vous avez parlé du principe selon lequel les utilisateurs doivent être les payeurs; il s'agit plutôt, à notre avis, de recouvrer les coûts, les usagers devant notamment payer leur juste part. Or, nos coûts augmentent comme partout ailleurs. L'inflation nous touche comme tout le monde. Par le passé, bon nombre de droits ne correspondaient nullement aux coûts réels; c'est cet état de chose que nous voulons changer, après consultations avec les exploitants.

Je demanderais maintenant à M. Arpin de vous répondre ou sujet des cours de pilotage.

Le président: M. Arpin.

M. Arpin: Puis-je revenir à la question du stress, monsieur le président, parce que je n'ai pas vraiment eu l'occasion de la préciser?

Le président: Je préfère que vous répondiez à la question de M. Skelly, monsieur Arpin. Nous vous donnerons l'occasion, plus tard dans la journée, de revenir à la question du stress si vous le voulez. Il faut répartir le temps équitablement entre les députés.

M. Mazankowski: Tout dépend du stress.

M. Arpin: Très bien. Malheureusement je n'ai pas de réponse précise pour ce qui est de l'augmentation de dix heures pour l'entraînement au vol. J'imagine qu'elle est fondée dans une grande mesure sur l'échantillonnage fait par nos experts nos examinateurs. Je crois que de nombreux témoignages déposés devant la Commission d'enquête sur la sécurité aérienne concernaient justement le nécessité d'une formation de base plus poussée pour le pilotage aux instruments, non pas pour la lecture proprement dite mais la capacité des pilotes à voler aux instruments. J'imagine que c'est la raison pour laquelle on envisageait la possibilité d'ajouter 10 heures supplémentaires. Mais je pourrais vous obtenir la réponse précise plus tard.

M. Skelly: Pouvez-vous préciser un point, s'il vous plaît? Je crois que vous avez mal compris.

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur Skelly.

M. Skelly: Je crois qu'il s'agissait d'exiger des normes plus élevées des instructeurs, ce qui risquerait de leur coûter leur permis. Par conséquent, avant que l'instructeur ne dise qu'un de ses étudiants n'est pas prêt à passer son test de pilotage, il va s'assurer que l'étudiant passe davantage de temps avec lui afin de protéger son permis.

[Text]

to ensure that more time gets spent in order to protect their licence.

An hon. Member: A good safety feature.

Mr. Skelly: And, you know, I agree 150 per cent that there would be a hell of a lot fewer deaths in there if they would give better alternatives. All you will essentially do is ensure that the instructor who recommends the person for a flight test puts on or tacks on another five or ten hours just to protect their own licence. It was just an example of where I saw additional cost coming on roughly \$500 to \$1,000.

But the other thing is unnecessarily raising standards when accidents involve the fact that pilots do not stay current on aircraft and that most of the accidents are weather related. I cannot see how the department justifies putting up the standards at the beginning rather than looking at some of these better alternatives. All you will essentially do is ensure that the instructor who recommends the person for a flight test puts on or tacks on another five or ten hours just to protect their own licence. It was just an example of where I saw additional cost coming on roughly \$500 to \$1,000.

The Chairman: Thank you, Mr. Skelly.

Mr. Arpin: Mr. Chairman, I want to give you the exact details of what is being proposed and the rationale.

The Chairman: Okay, perhaps during the afternoon session, we can have that answer included in the record. Monsieur Dionne, s'il vous plaît.

M. Dionne (Chicoutimi): Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, dernièrement, j'ai rencontré les autorités du collège de Chicoutimi et également les autorités de la base militaire de Bagotville. On m'a dit qu'il y avait possibilité de faire une entente entre le ministère de la Défense, le ministère des Transports et le ministère de l'Éducation du Québec afin d'avoir une école pour les contrôleurs aériens à Chicoutimi. On sait également, monsieur le président, qu'à Bagotville, on est en train d'installer des instruments très, très, très modernes pour le contrôle aérien. J'ai écrit au ministre, dans les circonstances, à savoir s'il ne favoriserait pas l'implantation d'une option «contrôleur aérien», qui se donnerait à la piste de St-Honoré, qui appartient au ministère de l'Éducation du Québec. Il y aurait trois ans de cours à Chicoutimi, avec une entente avec le ministère des Transports pour que ces étudiants aillent finir leur cours à Kingston. Est-ce qu'il y a des développements dans cette affaire? Je voudrais savoir si on favorise la région de Chicoutimi pour l'option «contrôleur aérien»?

• 1045

Le président: Monsieur Arpin.

M. Arpin: Monsieur Dionne, il y a quelques propositions qui nous ont été soumises récemment dont une qui considérerait la possibilité d'un aéroport au sud-est de Québec pour établir une école de formation des contrôleurs aériens. Il semblerait que chez les autorités provinciales, il y ait différence d'opinions concernant l'utilisation d'un aéroport au sud-est du Québec vis-à-vis de Saint-Honoré. De toute façon, le résultat serait le même; nous serions prêts à accepter le principe de la formation de base donnée par le Québec et ensuite, il sera accepté à Cornwall plutôt qu'à Kingston.

[Translation]

Une voix: C'est une bonne mesure de sécurité.

M. Skelly: Vous savez, je suis tout à fait d'accord pour dire qu'il y aurait beaucoup moins de morts s'il y avait un cours de base de cinq heures pour le vol aux instruments à l'intention des pilotes privés.

Mais je me demande si c'est une bonne idée de relever les normes lorsque les accidents sont plutôt attribuables à la météo et au fait que les pilotes ne volent pas assez souvent. Je ne vois pas comment le ministère justifierait des normes plus élevées pour les débutants au lieu d'envisager d'autres solutions plus intéressantes. Cette mesure ne fera qu'encourager les instructeurs à ajouter 5 ou 10 heures au cours avant de faire passer à l'étudiant son test de pilotage, et ce afin de sauvegarder leur propre permis. Je crois que cette mesure ferait également augmenter d'environ \$500 à \$1,000 les frais d'écologie.

Le président: Merci, monsieur Skelly.

M. Arpin: Monsieur le président, je vais vous faire tenir les détails exacts de notre proposition et son justificatif.

Le président: D'accord, vous pourrez peut-être nous fournir cette réponse pendant la séance de l'après-midi. Mr. Dionne, please.

Mr. Dionne (Chicoutimi): Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, I have recently met with officials of the Chicoutimi College and officials at the Bagotville Military Base. I have been told that there may be an agreement signed between the Department of National Defence, the Department of Transport and the Quebec Department of Education in order to set up a school for air traffic controllers in Chicoutimi. It is also a well known fact, Mr. Chairman, that very sophisticated instruments for air traffic control are being set up in Bagotville. I have therefore written to the minister to ask him whether he was in favour of introducing an "air traffic control" option. The course would be given at the Saint-Honoré facility, which belongs to the Department of Education of Quebec. Three years of training would be provided in Chicoutimi, and under an agreement with the Department of Transport, the students would complete their training in Kingston. Have there been any developments in this matter? I would like to know whether Chicoutimi is being given preference for this course in air traffic control?

The Chairman: Mr. Arpin.

Mr. Arpin: Several proposals have been referred to us recently, Mr. Dionne, one of which involved using an airport southeast of Quebec City as a training school for air traffic controllers. It seems that the provincial officials disagree as to whether an airport southeast of Quebec City should be used rather than the Saint-Honoré runway. The result would be the same either way; we would be prepared to accept the principle of basic training provided by Quebec, to be followed by training in Cornwall, rather than in Kingston.

[Texte]

Maintenant, en ce qui nous concerne, il semblait préférable d'avoir un aéroport plus près de Québec à cause de la densité du trafic; là, ils peuvent contrôler plus de trafic, le trafic qui quitte le circuit de l'aéroport de Québec, ils peuvent aller faire de la pratique à ce petit aéroport tout près de Québec. A Saint-Honoré, il y aurait seulement le trafic de l'école, du CEGEP.

M. Dionne (Chicoutimi): Monsieur le président, il me déplaît de dire que cette solution, d'après moi, est loin d'être bien planifiée et productive. Voici pourquoi: déjà, à Chicoutimi, on a la meilleure option pilotage qui est offerte. C'est déjà là, à Chicoutimi. Vous dites que Saint-Honoré, c'est un petit aéroport comparativement à Québec; c'est un des aéroports du Québec où il y a présentement le plus fort mouvement dans les vols, à cause de l'option pilotage qu'il y a justement à Chicoutimi. Également, à proximité de Saint-Honoré, il y a quand même la base de Bagotville où il y a un très fort mouvement de vols. Quand on me dit qu'il y a une faible densité de vols à Saint-Honoré, c'est complètement faux, à mon avis. Je suis d'accord avec vous, monsieur Arpin, il y a une division au Québec. M. Laurin favorise Chicoutimi comme option, étant donné qu'il y a une option pilotage à proximité. Il y a un autre ministre qui favorise Québec, je suis d'accord avec vous. Mais je comprends mal, moi, si Transports Canada a son mot à dire, qu'on ne crée pas encore un intérêt plus vif, étant donné qu'il y a l'option pilotage à Chicoutimi et qu'on ne crée pas à côté de cela l'option contrôle aérien. Ne croyez-vous pas que ces deux options-là iraient très bien ensemble et qu'à ce moment-là, l'équipement qu'on mettrait à Saint-Honoré serait beaucoup plus rentable? Je m'aperçois ici qu'on dit au ministre des Transports qu'on a besoin de million et de million de dollars d'équipement au pays et qu'on est faible sur le plan de l'équipement moderne. Quant à dépenser de l'argent, monsieur le président, je pense qu'il serait temps qu'on planifie nos dépenses. On parle de rationnel; eh bien, le rationnel, c'est faire des investissements qui rapportent le maximum de chaque dollar investi à la population canadienne. Moi, je m'oppose à ce qu'on divise cet équipement-là et à ce qu'on ne le rende pas rentable. On est un peu responsable et, moi, comme député de la région et comme député canadien, je suis un peu mécontent du fait qu'on éparpille un peu ces investissements à la grandeur d'un pays, ce qui les rend non rentables.

Je comprends très bien les citoyens qui critiquent sur le plan politique la façon dont on investit. Je demanderais qu'on porte une attention très particulière à ces investissements. Une fois pour toutes, qu'on les fasse servir aux deux niveaux. Tant sur le plan du pilotage que sur celui du contrôle on fera d'une pierre deux coups.

Le président: Monsieur Arpin.

M. Arpin: Monsieur le président, il faudrait faire le point. Premièrement, la planification n'a pas été faite par Transports Canada. C'est une proposition qui nous a été soumise pour considération en ce qui concerne le petit aéroport au sud-est de Québec. D'autre part, on n'a jamais eu de proposition semblable pour Saint-Honoré. S'ils s'entendent au Québec pour nous faire la même proposition pour Saint-Honoré, je serais d'accord que les pilotes et les contrôleurs, à Saint-Honoré, feraient

[Traduction]

We thought it would be preferable to use an airport closer to Quebec City because of the density of air traffic in that area. In this small airport outside Quebec City students could practise on the traffic leaving the Quebec airport circuit. In Saint-Honoré, there would only be the air traffic from the CEGEP.

Mr. Dionne (Chicoutimi): Mr. Chairman, I am sorry to say that this decision is hardly well planned or productive in my opinion. The reason is that Chicoutimi already offers the best flight training options available. A program already exists in Chicoutimi. Your point was that Saint-Honoré is a small airport as compared to Quebec City's. However, it is one of the airports in Quebec with the greatest number of flights at the present time, precisely because of the flight training option offered in Chicoutimi. In addition, the Bagotville military base, which handles a high volume of flights, is located close to Saint-Honoré. I think it is completely wrong to say that there is a low flight volume over Saint-Honoré. I know that you are correct, Mr. Arpin, when you say that there is a difference of opinion among officials in Quebec. Mr. Laurin prefers the Chicoutimi site, since there is a flight training program close by. Another minister prefers the Quebec City location, so I know you are right about the disagreement. However, if Transport Canada has some say in the matter, I fail to see why the air traffic control option would not be offered in Chicoutimi, since it already provides a flight training option. This would, in my opinion, increase interest in the program. Do you not think that these two options would go together very well and that much more use would be made of the equipment in Saint-Honoré? I have noticed that the Department of Transport is told that the country needs millions and millions of dollars worth of equipment, and that we have very little modern equipment. I think it is time we started planning our expenditures, Mr. Chairman. The best way of rationalizing expenses is to make investments that bring the best returns to the people of Canada. I am opposed to this idea of dividing up the equipment and not making it cost-effective. As the M.P. for the region, and as a Canadian Parliamentarian, I am displeased that investments are being scattered throughout the country and not made in a cost-effective way.

I understand people's complaints about government investment. I would ask that particular attention be paid to such investments. Let us kill two birds with one stone by using them for both courses in flight training and air traffic control.

The Chairman: Mr. Arpin.

Mr. Arpin: Some clarification is needed here, Mr. Chairman. First of all, the planning was not done by Transport Canada. A proposal was submitted for our consideration regarding the small airport southeast of Quebec City. Moreover, we have never received any similar proposal for Saint-Honoré. If Quebec agrees to make the same proposal for Saint-Honoré, I would agree that it would be a good deal for the pilots and controllers at Saint-Honoré. The traffic volume

[Text]

une bonne chose aussi. Il manquerait simplement le facteur de densité qu'il y a à Québec. J'ajouterais simplement qu'il y a un grand besoin d'accélérer le recrutement et la formation des contrôleurs au Québec. Aussitôt que les autorités provinciales pourront s'entendre sur un emplacement ou un autre, que ce soit un emplacement ou un autre, en autant que ce soit le plus rapidement possible . . .

• 1050

M. Dionne (Chicoutimi): Monsieur le président . . .

Le président: Attendez une minute, s'il vous plaît, monsieur Dionne. Pouvez-vous nous dire quand vous avez fait parvenir votre lettre à ce sujet au ministre des Transports?

M. Dionne (Chicoutimi): J'ai fait parvenir le document du Cégep de Chicoutimi et ma lettre au ministre des Transports il y a environ une semaine et demie, mais ça fait déjà un mois que j'en ai parlé à monsieur le ministre dans une lettre. Mais j'ai envoyé le document il y a une semaine et demie au ministre des Transports pour lui expliquer que le ministère des Transports se préparait à négocier avec le gouvernement du Québec, sur le plan d'éducation, la possibilité d'avoir une école de contrôleurs.

Maintenant, étant donné, monsieur le président, que le gouvernement du Canada aura un mot quand même à dire, possiblement sur l'équipement, j'estime que, peut-être, le gouvernement . . . pas seulement «peut-être», mais que le gouvernement du Canada devra insister pour que les investissements que nous faisons, monsieur le président, et j'insiste sur ça, soient beaucoup plus rationnels. Quand je parle de «rationnel», je veux dire qu'ils servent autant sur le plan du pilotage que sur le plan du contrôle aérien. Je serais très surpris qu'on me fournisse immédiatement les chiffres concernant la circulation qu'il y a présentement à la base de Saint-Honoré. Veuillez me croire, monsieur le président, tout le monde resterait surpris. C'est l'une des bases où la circulation est la plus dense au Québec présentement. J'attends la réponse, monsieur le président, et je vais passer à un autre sujet parce que le temps file rapidement.

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Thank you.

We have not yet received a letter but when it comes, we will certainly give full consideration to all the factors that Mr. Dionne has raised. I would just like him to consider that there is a difference in the type of traffic at the two airports that are being discussed. Certainly at Quebec we have an air traffic terminal control unit which we do not have at St. Honoré. We also have heavy jet traffic and there are differences, and I think these are the differences that Mr. Arpin is referring to rather than just pure numbers.

Le président: Monsieur Dionne.

M. Dionne (Chicoutimi): Merci monsieur le président. J'ajouterais simplement que, dans notre région, nous avons quand même à Bagotville une soixantaine de jets du ministère de la Défense, ce qui fait qu'il y a un trafic très fort dans la région. Donc, à ce moment-là, je pense que le trafic est comparable à n'importe quelle région du Québec.

[Translation]

factor would simply be lower than it is in Quebec City. Also, the recruitment and training of controllers in Quebec should be speeded up. As soon as provincial authorities agree on a site, whatever site they choose, long as it is done as quickly as possible . . .

Mr. Dionne (Chicoutimi): Mr. Chairman . . .

The Chairman: One moment, please, Mr. Dionne. Could you tell us when you wrote to the Minister of Transport about this?

Mr. Dionne (Chicoutimi): I sent the Chicoutimi Cégep document and my letter to the Minister of Transport about a week and a half ago, but I did write to the minister about it over a month ago. I sent the document to the Minister of Transport a week and half ago to explain to him that the Department of Transport was preparing to negotiate with the Quebec government about training and the possibility of having a school for controllers.

Since the federal government will have some say in this, possibly about the equipment, I think that it should insist that our investments—and I am adamant about this, Mr. Chairman—be much more rational. By “rational”, I mean that they should be used for both flight and for air traffic control training. I would be very surprised if the figures on traffic at the Saint-Honoré base were provided immediately. Believe me, Mr. Chairman, everyone would be surprised. It is one of the bases in Quebec where the traffic is heaviest. I am waiting for the answer, Mr. Chairman, and I would like to move onto another subject because time is short.

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Merci.

Nous n'avons pas encore reçu la lettre mais, lorsque nous l'aurons reçue, nous étudierons de près les questions soulevées par M. Dionne. Je lui signalerais cependant que les deux aéroports en question n'ont pas le même genre de clientèle. A Québec, il y a une unité de contrôle terminale de la circulation aérienne, tandis qu'il n'y en a pas à Saint-Honoré. Il y a aussi beaucoup d'avions à réaction qui y atterrissent. Ce sont là les différences qualitatives dont M. Arpin vous a parlé.

The Chairman: Mr. Dionne.

Mr. Dionne (Chicoutimi): Thank you, Mr. Chairman. I would simply like to add that at Bagotville, in my area, there are sixty or so jets that belong to the Department of Defence, which means that jet traffic is fairly heavy. I think that the traffic is comparable to any other region in Quebec.

[Texte]

Maintenant, monsieur le président, je voudrais parler un peu d'Air Canada. Je sais présentement que la politique de Transports Canada est de diminuer les coûts et de diminuer tous les vols à courte distance. Je souscris à cette politique parce que, quand on parle de rationaliser, il faut être rationnel dans tout ce qu'on fait. Cependant, moi, ce qui me tracasse le plus, c'est que, quand on enlève des vols, on n'a pas de solution alternative. Je vous donne un exemple. Moi, je prends un vol de Québecair, en direction de Montréal, qui arrive à 9 heures le matin. Mais il y a un vol, à 9 h 30, qui est le vol 167 en direction d'Ottawa. Mais on vient d'annoncer que le vol 167 sera annulé pour être reporté à 12 h 05, ce qui veut dire que tous les gens vont attendre trois à quatre heures à Dorval, tous les gens de l'est, pas seulement de ma région, mais les gens du bas du fleuve aussi. Si je veux prendre le train, je ne peux même pas prendre le taxi à Dorval. Les chauffeurs de taxis, ils veulent nous tuer quand on prend un taxi de l'aéroport à la station, parce que ça coûte \$1.50 en taxi et que ça fait cinq heures qu'ils attendent pour aller au centre-ville. Et c'est le problème que l'on connaît. Remarquez bien, je souscris à la politique de la rationalisation, mais on ne nous donne aucune alternative, puis il faut attendre à Dorval de trois à quatre heures.

J'ai communiqué avec des hauts fonctionnaires. On a eu l'excellente et l'ingénieuse idée de me proposer de m'en venir à Ottawa le dimanche au lieu du lundi. Je n'ai pas retenu cette proposition parce que je ne connais pas beaucoup de monde ni de hauts fonctionnaires qui s'en vont à l'ouvrage le dimanche. Maintenant, j'aimerais bien m'en venir au travail le lundi et le plus tôt possible.

Monsieur le président, si on nous disait: On a enlevé le vol 167, mais pour le remplacer on vous offre un autobus rapide ou un train rapide pour vous amener à Ottawa. Il me semble que l'on devrait nous vendre l'idée de prendre l'autobus immédiatement, puis après cela on l'enlèvera le vol. Mais, on nous laisse à pied complètement ou on nous laisse attendre à Dorval de trois à quatre heures. C'est un peu la difficulté que l'on connaît dans le pays et les politiques préconisées par le ministère des Transports sont souvent critiquées à cause de cela, parce que l'on ne nous offre rien en échange. J'attends une réponse à ce niveau-là, monsieur le président.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur le président, je dois dire à mon collègue que le ministère des Transports ne peut pas dicter aux transporteurs aériens quel sera leur horaire. On peut leur faire des recommandations par l'entremise de la CCT. Votre suggestion demande donc une coordination entre les deux modes de transport; puisque les horaires d'opération sont gérés et réglementés par la CCT, on pourrait, après cette réunion, recommander au ministre d'envoyer une lettre à la CCT leur demandant d'étudier cette possibilité.

Mais, ce n'est pas un problème que les administrateurs peuvent régler ici au Comité permanent des Transport aujourd'hui.

M. Dionne (Chicoutimi): Je suis bien d'accord avec vous, monsieur le président. Mais, j'ai écrit au ministre et j'ai écrit aux fonctionnaires, et il n'y a jamais rien à faire. Donc, je

[Traduction]

I would now like to talk about Air Canada. I know that Transport Canada's policy is to reduce costs and reduce the number of short-distance flights. I agree with this policy, because if you are going to rationalize, you have to go about it in a rational way. What worries me is that, when flights are eliminated, no alternative is provided. I will give you an example. I take a Québecair flight that arrives in Montreal at 9:00 a.m. But there is a 9:30 flight, Flight 167, to Ottawa. They announced that Flight 167 will be cancelled and replaced by a flight leaving at 12:05 p.m., which means that all the people from eastern Quebec, not only from my region, but from the Lower St. Lawrence as well, have to wait three or four hours at the Dorval Airport. If I want to take the train, I cannot even take a taxi at Dorval. The taxi driver will be in a killing mood when you ask him to go from the airport to the train station because it costs only \$1.50 and he has been waiting for five hours for a fare that is going downtown. This is the problem we are having. I support rationalization, but there is no alternative. You have to wait for three or four hours at Dorval.

I contacted department officials. They came up with the brilliant and ingenious suggestion that I come to Ottawa Sunday instead of Monday. I did not take their advice, because I do not know of many people, including government officials who go to work on Sunday. I would like to come to work on Monday, as early as possible.

If Flight 167 was to be eliminated, Mr. Chairman, it should have been replaced by rapid train or bus service to Ottawa. It seems to me that they should have first sold us on the idea of taking the bus, then eliminated the flight. As it is, we either have to walk or wait for three or four hours at Dorval. This is the problem Canada is facing and the Department of Transport's policies are often criticized because of this, because we are offered nothing in exchange. I would like an answer, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: I would point out to my colleague, Mr. Chairman, that the Department of Transport cannot impose schedules on carriers. It can make recommendations to them through the CTC. Your suggestion would require co-ordination between two modes of transport and since operating schedules are administered and regulated by the CTC, we could, after this meeting, recommend that the Minister write to the CTC and ask them to consider this possibility.

This is not a problem that the officials can solve today, in committee.

Mr. Dionne (Chicoutimi): I agree with you, Mr. Chairman. But I have written to the minister and to officials and nothing can be done. I thought that the best place to do something was

[Text]

pensais que la meilleure place pour faire quelque chose c'était ici. Si sur le plan du transport, monsieur le président, il n'y a rien à faire ici, eh bien! La CCT se fout de nous autres aussi. A la CCT ils nous écrivent et nous disent: Air Canada, c'est Transport Canada, nous ne pouvons rien y faire. Comme vous le savez, tout le monde se renvoie la balle. Et tout le monde critique, puis veuillez prendre ma parole que je vais critiquer et je vais aller chercher l'appui de plusieurs autres députés, parce que l'on nous ridiculise purement et simplement. Quand on dit qu'un haut fonctionnaire n'a pas d'autre chose à nous proposer que de s'en servir à Ottawa le dimanche, monsieur le président, eh bien! c'est de rire du monde.

Je souscris à la politique de la rationalisation, mais que l'on nous offre une alternative et ensuite qu'on fasse les changements.

C'est dans ce sens-là que l'on devient méchant et que l'on devient critique attentif.

M. Bockstael: Monsieur Dionne, est-ce que je pourrais aussi suggérer qu'un bon nombre de députés pourraient écrire directement au président d'Air Canada, M. Claude Taylor, pour lui en faire part et envoyer une copie de la lettre au ministère des Transports?

M. Dionne (Chicoutimi): Oui, monsieur le président, je l'ai fait. C'est avec eux autres que j'ai parlé, entre autres avec M. Jeannot, puis il m'a dit qu'il n'y avait rien à faire. C'est M. Jeannot qui m'a proposé de m'en venir à Ottawa le dimanche et je l'ai remercié pour sa brillante suggestion.

En tout cas, on aura l'occasion d'en reparler.

Je vais passer à un autre . . .

Le président: Il vous reste encore quatre minutes, monsieur Dionne.

M. Dionne (Chicoutimi): Seulement. J'aurais besoin de 10 minutes comme mon ami . . .

Je voudrais parler de Nordair, Québécoir, monsieur le président. Cela fait un an, un an et demi que l'on parle de ce dossier. Je ne sais pas si l'on évolue dans l'étude de ce dossier. Étant donné la complexité de ce dossier, je voudrais savoir quelles sont les parties qui ont négocié présentement. Est-ce qu'on négocie toujours? Je voudrais que l'on me nomme les parties impliquées dans le dossier présentement.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur le président, monsieur Dionne, les messieurs qui sont ici aujourd'hui ne prennent pas part à ces négociations-là. Je crois que M. Charron représente le ministre dans des pourparlers qui ont lieu entre les différents groupes impliqués et il négocie toujours. Je crois qu'il y a des conditions mises de l'avant par le ministre des Transports de la province de Québec, et à cause des élections provinciales il va y avoir un certain délai pour compléter les négociations.

• 1100

M. Dionne (Chicoutimi): Étant donné que le temps file, je vais vous proposer quelque chose assez rapidement. Cela fait un an, monsieur le président, que la situation n'évolue pas et je ne suis pas satisfait du tout. Étant donné que les négociations

[Translation]

here. If nothing can be done here, Mr. Chairman, the CTC does not give a damn about us either. They tell us that Transport Canada is responsible for Air Canada and that there is nothing they can do. As you know, everyone passes the buck. Everyone criticizes, and believe me, I will criticize too, and I will try to get the support of other members, because we are being ridiculed. To think that an official cannot come up with anything better than suggesting that we come to Ottawa on Sunday! He must be kidding.

I support rationalization, but we should be offered an alternative when changes are made.

This is why we get nasty and criticize.

Mr. Bockstael: May I suggest, Mr. Dionne, that a number of Members of Parliament write directly to Mr. Claude Taylor, the President of Air Canada, about the situation and send a copy of the letter to the Department of Transport?

Mr. Dionne (Chicoutimi): Yes, Mr. Chairman, I have done that. I have discussed it with him and spoken to Mr. Jeannot, but he told me that nothing could be done. It was Mr. Jeannot who suggested that I come to Ottawa on Sunday and I thanked him for his brilliant suggestion.

In any case, we will come back to this.

I will now move on to another . . .

The Chairman: You have four minutes left, Mr. Dionne.

Mr. Dionne (Chicoutimi): Is that all? I need ten minutes, like my friend . . .

I would like to talk about Nordair and Québécoir. We have been talking about this for a year and a half. I do not know whether any progress has been made. Since it is a fairly complex matter, I would like to know what parties are currently negotiating. Are they still negotiating? I would like to know who exactly is involved.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, Mr. Dionne, the gentlemen who are here today are not involved in those negotiations. I believe that Mr. Charron represented the department in the discussions that took place between the groups concerned. He is still negotiating. I believe that the Quebec Minister of Transport has set out certain conditions and that the negotiations will be delayed by the provincial elections.

Mr. Dionne (Chicoutimi): Since time is running out, I am going to make a quick suggestion. No progress has been made during the past year and I am not at all satisfied with this. Since the negotiations have been going in circles for the past

[Texte]

tournent en rond depuis un an et que ça n'évolue pas, je proposerais que le ministre s'y implique personnellement parce qu'une fois pour toutes, monsieur le président, il faut prendre une décision. On ne peut pas changer les politiques aériennes en Ontario, au Québec et dans tout l'Est du pays... en attendant un an, un an et demi, deux ans avant de prendre des décisions. Présentement, si on veut que nos transporteurs aériens prennent des décisions bien réfléchies, il va falloir en venir à une décision le plus rapidement possible.

Je proposerais, monsieur le président, que le secrétaire parlementaire suggère à M. le ministre de prendre cela en main et de négocier personnellement ce dossier afin de le faire évoluer, et afin que l'on ait une décision de prise le plus rapidement possible. Si je peux me permettre de faire cela, monsieur le président.

M. Bockstael: Le ministre lui-même s'occupe déjà des négociations et rencontre les personnes impliquées. Mais la prochaine date de sa réunion... je ne la connais pas.

M. Dionne (Chicoutimi): Un dernier point, monsieur le président... Cela touche l'aérogare de Bagotville qui est louée, je pense, en partie à Québécois et elle est entretenue par Transports Canada. Je ne sais trop comment cela fonctionne... L'automne dernier Transports Canada a dépensé beaucoup d'argent pour agrandir le stationnement. Mais je ne sais pas ce qui se passe, monsieur le président, je ne sais pas si on a fait une étude vraiment exacte sur le nombre de véhicules qui circulent sur ce terrain de stationnement, et sur la durée également du stationnement. De toute façon j'ai à me plaindre d'une chose, et je vais vous donner un exemple. Il y a des gens qui travaillent à la Baie James et qui viennent prendre l'avion, et croyez-le ou non, les véhicules sont stationnés un mois, deux mois et trois mois sur le terrain de stationnement, et quand on vient pour prendre son véhicule pour s'en aller à la maison, cela coûte 50c.! Je trouve que c'est ridicule d'agir de la sorte et je suis en train de me demander si les études permettent de voir s'il ne faudrait pas justifier un stationnement de longue durée et un stationnement de courte durée. Est-ce que cette décision a été prise parce que le nombre de véhicules ne justifie pas l'embauche d'un homme sur le stationnement, ou simplement si le fait de charger 50c., peu importe la durée du stationnement, coûte meilleur marché que d'engager une personne à plein temps? Je me pose la question à savoir si le ministère n'aurait pas tout à gagner à engager une personne supplémentaire quand le trafic est important dans la journée où quand il y a beaucoup plus de véhicules pendant la journée afin d'éliminer ceux qui stationnent un mois, deux mois et trois mois pour 50c.?

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur Dionne, vous nous posez une question pour laquelle la réponse doit être recherchée, parce que c'est un terrain de stationnement administré par les militaires et Transports Canada. Il y a donc certaines choses dont nous ne sommes pas au courant et nous tâcherons de trouver la réponse et de vous la donner cet après-midi.

M. Dionne (Chicoutimi): J'aimerais connaître le nombre de véhicules, la durée du stationnement... Il y a sûrement une étude de faite à ce sujet parce que vous avez dépensé plusieurs

[Traduction]

year and no progress has been made, I would suggest that the minister become personally involved, since a decision has to be made once and for all. We cannot change air transport policies in Ontario, Quebec and the Maritimes by taking a year, a year and a half, or two years to make decisions! If we want our carriers to make considered decisions, we will have to make a decision as quickly as possible.

I propose, Mr. Chairman, that the Parliamentary Secretary suggest to the minister that the personally take the negotiations in hand so that there will be some progress and a decision will be made as quickly as possible. If I may do so, Mr. Chairman.

Mr. Bockstael: The minister is already involved in the negotiations and is meeting with the parties, but I do not know when the next meeting will be held.

Mr. Dionne (Chicoutimi): One last point, Mr. Chairman. It concerns the Bagotville Airport, which I believe is partly leased to Québécois and is maintained by Transport Canada. I do not know quite how it works. Last autumn, Transport Canada went to considerable expense to enlarge the parking lot. I do not know what is going on, Mr. Chairman. I do not know whether a study was done to determine the exact number of vehicles that use the parking lot and the length of time they usually park for. I have one complaint and I will give you an example of it. There are people who work at James Bay and go there by plane. Believe it or not, some vehicles are parked in the parking lot for one, two or three months and it costs only 50 cents! I think this is ridiculous, and I would like to know whether studies have been done to see whether there should be a parking lot for vehicles that will be there for a long time and one for vehicles that will be there for only a short time. Was this decision made because the number of vehicles did not justify hiring a parking attendant or is it simply cheaper to charge 50 cents than to hire a full-time attendant? The department may stand to gain by hiring another person in the day time, when traffic is heavy and there are a lot of vehicles, instead of letting people park for one, two or three months for 50 cents.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: We will have to do some research to get the answer to your question, Mr. Dionne, because the parking lot is managed by the military and Transport Canada. There are certain things we are not aware of and we will try to get the answer for you by this afternoon.

Mr. Dionne (Chicoutimi): I would like to know the number of vehicles and how long they park for. A study must have been done, because you spent several thousand dollars enlarg-

[Text]

milliers de dollars pour l'agrandissement, et avant de l'agrandir ils ont certainement pensé à cela. J'aimerais savoir s'il serait bon que l'on ait un stationnement de longue durée et un autre de courte durée et d'avoir un homme supplémentaire? What's wrong with you my friend?

Le président: Merci, monsieur Dionne.

• 1105

Mr. McDermid, 15 minutes.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman. I am going to, for this portion anyway, believe it or not, refer to the estimates that are before us—just something new and different—and talk about some of the airports in Canada, and I think I will start first of all with Ottawa's airport.

In taking a look at major capital projects that are going to be undertaken at Ottawa National Airport, I see that there is going to be work done on improving the normal and emergency power supply and distribution system, improving the heat distribution, and reconstruction of Apron 1 at the terminal building, which was started last year and which we all saw as we arrived and left.

One of the things that has bothered me, as a parliamentarian and as an individual who is proud of his capital city, which is one of the major tourist areas in the country, is that I have got to dodge between great big plastic pails that are in the walkways between the terminal and the airplanes. And I take a look at the rugs there that are stained so badly. To me, it is a disgrace to come to the nation's capital and have to dodge those big buckets that, every time we have a melt, are there catching the drops.

I know there have been major problems with the walkways at Ottawa National Airport right from its inception, and it is still a problem, and it looks like the dickens; and I would ask why some capital moneys are not included to improve that situation?

Mr. McLeish: Mr. Chairman, I am unable to give an answer with respect to the leaking roof, unless my colleague, Dr. Stebastyan, can speak to it.

Can you speak to it, Dr. Stebastyan? Do you have an answer?

Mr. S. Stebastyan (Director General, Airports and Construction Services, Department of Transport): Well, I do not have a specific answer but I could comment.

That was basically a not very high quality structure with a flat roof. Every flat roof we have problems with; not only Transport, but all across the country. Effective maintenance measures are being taken, regarding both the roof and the rugs, and while the expenses of the future expansion of the terminal building, which is in the planning stage, are not part of the estimates, effective steps are being taken to replace them with an internal expansion.

Mr. McDermid: Well, that is good to hear, because it really is a disgrace for our nation's capital to have an airport like that. In 90 per cent of the instances the airport is the first

[Translation]

ing the parking lot and they certainly must have thought of it beforehand. I would like to know whether it would be a good idea to have a parking lot for long stays and another one for short stays and hire another attendant. Qu'est que vous avez, mon ami?.

The Chairman: Thank you, Mr. Dionne.

Monsieur McDermid, vous avez 15 minutes.

M. McDermid: Merci, monsieur le président. Croyez-le ou non, je vais, pour l'heure en tout cas, m'en tenir aux prévisions budgétaires que nous sommes en train d'étudier. J'aimerais discuter d'un certain nombre d'aéroports du pays et commencer par celui d'Ottawa.

Je regarde la liste des principaux projets d'infrastructure qui vont être entrepris à l'aéroport international d'Ottawa, et je constate que l'on se propose d'améliorer les systèmes d'alimentation électrique normal et de secours, d'améliorer le système de chauffage et de reconstruire l'aire de trafic numéro 1 du terminal, projet qui a été entrepris l'an dernier et que nous avons pu suivre au fur et à mesure de nos allées et venues.

L'une des choses qui m'ennuie le plus, en tant que parlementaire et en tant que Canadien fier de sa Capitale nationale, qui est l'une des régions touristiques les plus importantes du pays, est que je sois obligé de me faufiler entre ces énormes seaux en plastique éparpillés dans les couloirs reliant le terminal aux boyaux d'accès aux avions. Sans oublier ces horribles tapis pleins de taches. Il est honteux d'avoir à se faufiler parmi ces énormes seaux dès que la température s'adoucit et que la neige fond. Il est tout à fait scandaleux que l'on permette de telles choses à l'aéroport de la Capitale nationale.

Je sais qu'on a eu des problèmes graves avec les boyaux de l'aéroport d'Ottawa depuis leur construction, mais il faudrait tout de même faire quelque chose car cela laisse vraiment une impression déplaisante. J'aimerais savoir pourquoi un budget n'a pas été consacré à améliorer cette situation.

M. McLeish: Monsieur le président, pour ce qui est de la question des fuites, je ne suis pas en mesure de vous donner une réponse. Mon collègue, M. Stebastyan, pourra peut-être vous renseigner à ce sujet.

M. Monsieur Stebastyan, pouvez-vous donner une réponse au député?

M. S. Stebastyan (directeur général du Service des aéroports et de la construction du ministère des Transports): À défaut de réponse, je peux vous fournir une explication.

La structure elle-même n'a pas été très bien conçue. Les toits plats posent toujours et partout des problèmes. Certaines mesures ont été prises par les services d'entretien pour ce qui est du toit et des tapis. D'autre part, bien que le coût de l'agrandissement du terminal, qui n'en est encore qu'à l'étape de la planification, n'ait pas été inclus dans le budget, des mesures ont été prises pour que ces travaux relèvent du budget d'expansion interne.

M. McDermid: Je suis heureux de vous l'entendre dire, car il est honteux que notre Capitale nationale ait un aéroport aussi minable. Dans 90 p. 100 des cas, c'est l'aéroport qui

[Texte]

impression people get of our capital. They step off the plane and they have got to dodge big buckets—and I mean garbage pails; I do not mean little pails—garbage pails catching drops. It does look very, very bad and I am glad to hear that that, in fact, is going ahead.

At Toronto International Airport you have announced—or Mr. Fisher announced on behalf of the minister—some major work that is going on there. Could you fill us in on exactly what is going on at Terminal number 1—what capital costs are being undertaken and exactly what you are doing in there? Some \$33 million is the estimated cost of Terminal 1, Phase 1; in the estimates this year, a spending of \$7,600,000 approximately.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, I would like Dr. Stebastyan to answer that.

Mr. Stebastyan: Mr. Chairman, there are a number of actions taking place at Toronto International Airport, all related to increasing our capacity to handle passengers.

• 1110

The one you specifically refer to is a modification, I understand. I think that it talks about terminal 1 where by the modification of existing areas we try to increase the passenger flow specifically through the international processing areas. That is a major effort as related to terminal 1. This is to fix up the existing terminal 1 area for more effectively processing passengers. That is some \$20 million worth that will go on between now and next year.

Mr. McDermid: Does that include waiting rooms, baggage handling, all that kind of stuff?

Mr. Stebastyan: It is basically the processing areas.

Mr. McDermid: The processing areas for incoming international traffic, is that it?

Mr. Stebastyan: And outgoing, yes.

Mr. McDermid: Mr. Chairman, I want to talk a little bit about Mirabel airport. In the forecast for 1981-82 it is projected that it is going to lose some \$25 million in operations. The forecast for 1980-81 is \$23.7 million and the actual loss for 1979-80 was \$21 million which says to me that Mirabel Airport is going from bad to worse and is in fact eating up a tremendous amount of money. Now wait a minute, I want to make sure I am on the right one there. Yes. I was looking at the other figures too, and Toronto International Airport is projected to be making \$34 million. So we are making money at Toronto International Airport, as we are at Calgary, Edmonton, Vancouver and Dorval, but losing \$25 million a year in operations alone at Mirabel, and it is getting worse instead of getting better. I see that companies are now leaving Mirabel because there is no work to do. Dorval's profit picture is not that healthy. It has been much healthier than it is. It is declining.

[Traduction]

donne aux visiteurs leur première impression de la ville. Quand ils descendent de l'avion, ils doivent se faufiler entre d'énormes seaux: il ne s'agit pas de petits bacs, mais de véritables poubelles, qui ramassent les gouttes qui tombent du plafond. Tout cela crée une très mauvaise impression et je suis ravi de savoir que des mesures ont été prises pour corriger la situation.

Pour ce qui est de l'aéroport international de Toronto, M. Fisher a annoncé au nom du ministre que certains travaux importants y avaient été entrepris. Pourriez-vous nous dire exactement ce qui se passe au terminal numéro 1? Quelles dépenses vont être faites et quelle est la nature exacte des travaux? Le coût des travaux de la phase 1 du terminal numéro 1 a été évalué à quelque 33 millions de dollars. Le budget de cette année prévoit environ 7.6 millions de dollars.

M. McLeish: Monsieur le président, je demanderais à M. Stebastyan de répondre à ces questions.

M. Stebastyan: Monsieur le président, plusieurs projets ont été entrepris à l'aéroport international de Toronto, projets qui ont tous pour objet de répondre au volume accru de passagers qui utilisent l'aéroport.

Le projet dont vous parliez est, je pense, une modification. Je pense en effet qu'on compte modifier certains secteurs existants du Terminal 1 en vue d'augmenter le débit, si vous voulez, des passagers. Je pense qu'il s'agit surtout des aires d'accueil des passagers internationaux. Je pense que ce projet se propose de mieux aménager le terminal 1 afin d'acheminer plus efficacement les passagers. D'ici l'an prochain, quelque 20 millions de dollars seront consacrés à ces travaux.

M. McDermid: Ces projets concernent-ils les salles d'attente, le système d'acheminement des bagages, etc?

M. Stebastyan: Il s'agit surtout de modifier les aires de réception des passagers.

M. McDermid: Pour le trafic international à destination de Toronto, n'est-ce pas?

M. Stebastyan: Oui, ainsi pour les vols en partance de Toronto.

M. McDermid: Monsieur le président, j'aimerais dire quelques mots au sujet de l'aéroport de Mirabel. Les prévisions établies pour 1981-1982 annoncent des pertes d'exploitation de l'ordre de 25 millions de dollars. Les prévisions établies pour 1980-1981 étaient de 23.7 millions de dollars et les pertes de 1979-1980 se chiffraient à 21 millions de dollars. Mirabel va donc de mal en pis et des sommes de plus en plus importantes y sont englouties. Un instant, je veux être certain de ne pas me tromper. Oui. Je regardais d'autres chiffres, et les projections établies pour l'aéroport international de Toronto prévoient un profit de 34 millions de dollars. Les aéroports de Toronto, de Calgary, d'Edmonton, de Vancouver et de Dorval sont rentables, mais on perd 25 millions de dollars par an au seul aéroport de Mirabel, et la situation s'aggrave au lieu de s'améliorer. Je constate que certaines compagnies ont décidé de quitter Mirabel car il n'y avait pas assez de travail. D'autre part, l'aéroport de Dorval n'est pas vraiment en meilleure posture.

[Text]

I would simply ask if any consideration has been given by the department to putting Mirabel in mothballs. The pilots do not like it, the airlines do not like it, the tourist establishments do not like it. Nobody seems to like the damn thing and it is losing money, more and more every year, yet we seem to keep pouring the money in there. You have some, thank God, under capital expenditures out there; the only thing I can see you are spending this year is \$108,000 for an airport drawing system, whatever the hell that is. Well, let us talk about it. Has any consideration been given to mothballing it?

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, the study that was undertaken with respect to the Dorval-Mirabel situation did include the consideration of whether Mirabel could or should be mothballed, but as soon as one examines the circumstances it becomes very obvious that it is not a practical solution. Contrary to what Mr. McDermid has alleged, I do not believe that pilots do in fact find Mirabel an unsatisfactory airport. There were certain occasions back three or four years ago when there was publicity given that Mirabel had some kind of black star, et cetera, but those problems have subsequently all been cleared up and today Mirabel is enjoying a good reputation with pilots.

Mr. McDermid: Excuse me, Mr. McLeish, as far as safety is concerned...

• 1115

Mr. McLeish: As far as safety is concerned? Yes. The fact of the matter is that Mirabel was required to cope with the impossibility of expanding Dorval, and the non-solution to the noise problem at Dorval, which was even worse than it was at Toronto. As a result, a second airport was required, and the original intention was that it would be a phased operation, in which initially there would be international traffic, and then in due course additional traffic would be transferred there.

We have been attempting, through studies and consultation with all the other levels of government, to complete a study on the desirability of transferring traffic to Mirabel: when it might be done and what the various cost-benefits are to the areas concerned, the surrounding areas of both airports, to the municipalities, to industry, to the Government of Canada, et cetera. That study is mature and is fast approaching a point where the minister will be in a position to discuss the outcome with his Cabinet colleagues and to enter into further consultation if that is the direction it is given.

The question of Mirabel's costs is a subject that has really been misunderstood for many years. Many reports in the media have in fact emphasized giant losses. We now know that as a result of a decision made two years ago to change the nature of the airport's revolving fund—at that time it was decided to put all the airports in Canada on a similar basis, and we took additional airports into the revolving fund—at that time, the indebtedness of the revolving-fund airports and others were written off to equity by the federal government. This means that now airports such as Vancouver and Calgary and so on are all in the revolving fund and instead of having appropriations to write off their indebtedness, as was done

[Translation]

J'aimerais savoir si le ministère a envisagé de fermer l'aéroport de Mirabel. Ni les pilotes, ni les compagnies aériennes ni les agences de voyage n'aiment cet aéroport. Personne ne l'aime et on y perd de plus en plus d'argent chaque année. Je vois, sous la rubrique nouveaux grands travaux d'équipement, que vous pensez consacrer cette année quelque \$108,000 au système de design de l'aéroport. Je me demande d'ailleurs ce que c'est cette bête-là! Parlons-en. Avez-vous envisagé de mettre cet aéroport au rancart?

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Monsieur le président, l'étude qui a été entreprise au sujet des aéroports de Dorval et de Mirabel ne portait pas sur la question de savoir s'il faudrait ou non fermer cet aéroport. Néanmoins, lorsqu'on examine les circonstances, il est évident que l'aéroport de Mirabel est loin d'être commode. Cependant, contrairement à ce que prétend monsieur McDermid, je ne pense pas que les pilotes trouvent l'aéroport de Mirabel insatisfaisant. Il y a trois ou quatre ans on avait parlé ouvertement d'un certain nombre de problèmes que connaissait Mirabel, mais tous ont été réglés et cet aéroport jouit maintenant d'une très bonne réputation auprès des pilotes.

M. McDermid: Excusez-moi, monsieur McLeish, pour ce qui est de la sécurité...

M. McLeish: Je dirais oui en ce qui concerne la sécurité. Étant donné qu'il n'y avait pas moyen d'agrandir Dorval ni d'y résoudre le problème du bruit, plus grave encore qu'à l'aéroport de Toronto, la construction d'un deuxième aéroport, c'est-à-dire Mirabel, est devenu indispensable. À l'origine, cet aéroport devait être utilisé uniquement pour les vols internationaux et petit à petit d'autres vols viendraient s'y joindre.

De concert avec tous les niveaux de gouvernements intéressés, nous avons essayé de déterminer s'il serait opportun de transférer d'autres vols à l'aéroport de Mirabel; quand sera le meilleur moment de le faire et quels avantages les régions avoisinantes peuvent espérer en retirer, notamment les municipalités, l'industrie, le gouvernement etc. Cette étude est pratiquement terminée et le ministre responsable devrait pouvoir en discuter prochainement avec ses collègues du Cabinet, quitte éventuellement à poursuivre les consultations.

La question du coût de l'aéroport de Mirabel a été mal interprétée depuis de nombreuses années. Les médias notamment ont fait état d'énormes pertes. À la suite d'une décision prise il y a deux ans, tous les aéroports canadiens ont désormais accès à un fonds renouvelable garanti par le gouvernement fédéral. De cette façon, des aéroports tel celui de Vancouver ou de Calgary peuvent maintenant obtenir des prêts pour des travaux d'immobilisation, plutôt que d'avoir recours à des crédits pour annuler leurs dettes ainsi que cela se faisait par le passé.

[Texte]

previously for the non-revolving-fund airports, they are now all in a position to receive loans for any future capital indebtedness.

As a matter of fact, Mirabel at this time has a very small cash deficit. The deficit you referred to, Mr. McDermid, included the depreciation item of approximately \$18 million for the two years for which you read the figures, leaving a cash deficit in the order of \$3 million actual for 1979-80 and approximately \$5 million for 1980-81.

I do not know if there is any supplementary point you would like to bring up. I have attempted to speak to everything you mentioned.

Mr. McDermid: But you will admit that it is getting worse. The deficit is increasing on it. Firms are leaving. Airlines do not want to fly in there. I am sure the government is pulling the same stunt it has for years, and that is, if you want landing rights in Canada, my friend, you are not going to get them in Toronto, but we will welcome you in Mirabel. And they do not want to go to Mirabel, because 85 per cent of all international traffic is generated through Toronto.

Mirabel is going to be a continuing losing proposition unless something drastic is done down in the Montreal region. Is that correct?

Mr. McLeish: Mr. Chairman, I could identify a number of airports in the revolving fund which have cash deficits similar to that of Mirabel, and even larger ones. This is something which in the course of time I am sure will be corrected.

As far as Mirabel is concerned, and its relationship to international traffic, there is no doubt that after the decision was made to build Mirabel the impact of the long-range wide-bodied airplane influenced the future traffic of Mirabel—as did a government decision to grant landing rights in Toronto as a result of the advent of these airplanes and the carriers wishing to fly directly to Toronto as a day flight. However, Toronto traffic built to the point where it was necessary to put a moratorium on the Toronto traffic, and you discussed this I believe . . .

• 1120

Mr. McDermid: On Tuesday, with the minister.

Mr. McLeish: . . . on Tuesday, with Mr. Pepin. I think he indicated to you that he anticipated that there would be a decision made on the moratorium in a few weeks' time.

One of the possibilities with respect to the moratorium—and I think he alluded to it too—is that if there were to be any easing of the moratorium that it would still be up to the bilateral negotiating team to negotiate a reasonable continuation of traffic at Mirabel for any carriers that might gain access to Toronto, if the moratorium were to be eased. So we do not expect that there will be any major change with respect to the carriers that are serving Mirabel. We think that is stabilized, and that we can look forward to growth.

One of the major advantages of Mirabel is the fact that it is a fantastic airport for cargo. It can serve the cargo carriers around the clock; there are no night restrictions. As a matter of fact on the great circle routes for dedicated cargo carriers, it

[Traduction]

Le déficit en espèces de Mirabel à l'heure actuelle est très petit. Les 18 millions de dollars d'amortissement sur deux ans laissent un déficit en espèces de 3 millions de dollars pour l'exercice 1979-1980 et de 5 millions de dollars environ pour 1980-1981.

Je ne sais pas si vous avez d'autres points à soulever mais j'ai essayé de répondre aux questions que vous avez posées.

M. McDermid: N'empêche que le déficit augmente et un nombre croissant de compagnies aériennes refusent d'atterrir à Mirabel. Je suis sûr que comme par le passé, le gouvernement refuse d'accorder les droits d'atterrissage pour l'aéroport de Toronto, se montrant par contre généreux quant aux droits d'atterrissage à Mirabel. Les compagnies d'aviation ne veulent pas entendre parler de Mirabel étant donné que 85 p. 100 de tous les vols internationaux se font au départ de Toronto.

Est-il vrai qu'on va continuer à perdre de l'argent à Mirabel, à moins que la situation ne change du tout au tout dans la région de Montréal?

M. McLeish: Plusieurs aéroports indépendants du fonds renouvelable ont des déficits en espèces égaux voire supérieurs à celui de Mirabel. Mais je suis sûr que cela va changer avec le temps.

Il ne fait aucun doute que l'introduction des nouveaux appareils gros porteurs a eu une incidence sur le fonctionnement de Mirabel, tout comme en a eu la décision prise par le gouvernement d'accorder des droits d'atterrissage à l'aéroport de Toronto à la suite de la mise en service sur une base régulière de ce type d'appareils. La circulation a tellement augmenté à Toronto qu'il a fallu y imposer un moratoire, et vous avez discuté de cette question, je crois, . . .

M. McDermid: Mardi avec le ministre.

M. McLeish: . . . mardi avec M. Pepin. Je crois qu'il vous a dit qu'il s'attendait à ce qu'une décision soit prise concernant le moratoire d'ici quelques semaines.

Je crois qu'il a également fait allusion au fait que si le moratoire devait être atténué, il relèverait toujours de l'équipe de négociation bilatérale de négocier une augmentation raisonnable de circulation aérienne à Mirabel pour des transporteurs qui pourraient avoir accès à Toronto. Donc nous ne prévoyons pas de changement majeur pour ce qui est des transporteurs desservant Mirabel. Nous croyons que la situation s'est stabilisée et que nous pouvons prévoir une croissance.

L'un des grands avantages de Mirabel est que c'est un aéroport formidable pour le fret. Il peut desservir des transporteurs de fret 24 heures sur 24; il n'y a pas de limite la nuit. En effet, Mirabel pourrait devenir un centre important en Améri-

[Text]

could be a major North American gateway and Mirabel is going to fulfil that potential. I am totally convinced personally, as are my colleagues, that Mirabel's future will be a very bright one. It is going through a troubled time at the moment while we are still attempting to deal with the transfer of additional traffic to Mirabel and to find appropriate solutions for Dorval's future, but I am very confident that Mirabel has a bright future. I would use as an analogy, if I may, going back to the Edmonton area in the days when we built Edmonton International Airport and we were criticized as strongly then for that undertaking as we are today for Mirabel.

Mr. McDermid: The two airport systems in Edmonton?

Mr. McLeish: Yes and it is a very viable operation. As a matter of fact it was 10 years before the public began to swing its opinions with respect to the airports at Edmonton, and I think the same thing is going to happen to Mirabel.

Mr. McDermid: What about Toronto?

The Chairman: I am afraid I am going to have to . . .

Mr. McDermid: What about Toronto? Do you feel that that is ready for a two-airport system?

Mr. McLeish: The solution at Toronto is going to involve, I think the forecasts are from 1990 onwards, that they have to either expand Toronto International Airport, or seek other runway capacity in the Toronto area.

The Chairman: Thank you, Mr. McDermid. Mr. Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

J'ai l'intention aujourd'hui de poser des questions, surtout à propos des contrôleurs de l'air du Québec. On a eu des questions sur les contrôleurs de Toronto, ceux de Vancouver, et je voudrais me limiter aux contrôleurs de l'air du Québec.

Avant, je ne peux pas m'empêcher de faire un commentaire sur Mirabel. Je suis entièrement de l'avis de l'administrateur de l'air lorsqu'il dit que la vocation de Mirabel en tant qu'aéroport de cargos est assurée. Par contre, si j'ai un reproche à formuler, ce n'est certainement pas à l'administrateur, mais aux gouvernements des années 70 qui ont permis, selon moi, une politique qui me déplaît personnellement: à savoir que les transporteurs aériens étrangers puissent avoir plus qu'un point d'attache au pays . . . Que ce soit Toronto ou Montréal, cela c'est un dossier . . . Mais que les transporteurs aériens aient le droit d'aller à Montréal, Toronto, Winnipeg, Vancouver—personnellement je suis contre. Enfin, on y reviendra.

Quelle est présentement la situation des contrôleurs aériens au Québec? D'abord une question plutôt générale . . . Et peut-être, M. McLeish, que si vous n'êtes pas capable d'y répondre, je vais comprendre . . . Est-ce que l'Association des gens de l'air représente les contrôleurs du Québec ou est-ce que les contrôleurs du Québec font encore partie de la CATCA?

Mr. McLeish: Mr. Chairman, the union that represents all controllers in Canada is CATCA. The Quebec air traffic controller's belong to *Les Gens de l'air*, another type of

[Translation]

que du Nord pour les transporteurs de fret qui empruntent les grands circuits. Comme mes collègues, je suis tout à fait convaincu que l'avenir de Mirabel est très prometteur. Il connaît une période difficile en ce moment parce que nous essayons toujours de faire face au transfert de la circulation supplémentaire à Mirabel et de trouver des solutions adéquates concernant l'avenir de Dorval. Cependant je suis très confiant que Mirabel aura un avenir brillant. Je dirais que la situation de Mirabel est analogue à celle de la construction de l'aéroport international d'Edmonton. L'on nous a critiqués aussi fortement à l'époque de cette entreprise qu'on le fait aujourd'hui concernant Mirabel.

M. McDermid: Vous faites allusion aux deux aéroports à Edmonton?

M. McLeish: Oui, il s'agit d'une activité très valable. Il a fallu 10 ans avant que l'opinion publique ne change concernant les aéroports d'Edmonton, et je crois que la même chose se produira dans le cas de Mirabel.

M. McDermid: Et Toronto?

Le président: Malheureusement, je dois . . .

Mr. McDermid: Qu'en est-il de Toronto? Croyez-vous que Toronto a besoin de deux aéroports?

M. McLeish: D'après les prévisions, à compter de 1990, il va falloir soit agrandir l'aéroport international de Toronto ou chercher d'autres sites propices dans la région de Toronto.

Le président: Merci, monsieur McDermid. Monsieur Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

My questions today will focus mainly on air traffic controllers in Quebec. We have heard questions on air traffic controllers in Toronto and Vancouver, but I would like to restrict my questions to air traffic controllers in Quebec.

Before doing so, however, I cannot refrain from commenting on Mirabel. I fully agree with the air administrator when he said that Mirabel will always have a role to play as a cargo airport. However, I would certainly not criticize the administrator, but rather the governments in power in the nineteen-seventies which did nothing to prevent a policy which I personally find distasteful: namely, that foreign air carriers can have more than one base in the country. As to whether it is Toronto or Montreal that is something . . . but I am against the fact that foreign air carriers can go to Montreal, Toronto, Winnipeg or Vancouver. We will come back to this question.

What is the present situation of air traffic controllers in Quebec? I will start with this general question. If you cannot answer this question, Mr. McLeish I will understand . . . does the *l'Association des Gens de l'air* represent Quebec air traffic controllers or do they still belong to CATCA?

M. McLeish: C'est la CATCA qui est le syndicat qui représente tous les contrôleurs aériens du Canada monsieur le président. Les contrôleurs de la circulation aérienne du Québec

[Texte]

organization intended to serve all the various air employees in Quebec for reasons other than being a union.

M. Deniger: Alors, vous, vous faites affaire avec CATCA. Vous ne faites pas affaires avec les Gens de l'air, dans le dossier des contrôleurs?

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, no, it is not correct. We do have dealings with *Les Gens de l'air*, but in their capacity as representing interests of all the various air employees in Quebec. When they deal with air traffic controllers they are attempting to influence CATCA as well as Transport Canada to consider certain factors that *Les Gens de l'air* consider to be very important, and we have had to deal with them now for quite a few years. Their origin, I believe, was related to the bilingual problems in air traffic control, and while we have had differences over the years, I think generally speaking there is a pretty reasonable relationship. I would ask Mr. Arpin, who has had a number of dealings with *Les Gens de l'air* and who has attended their functions at Quebec City, to speak to this point, please.

M. Deniger: Avant que M. Arpin continue, la réponse, j'aurais peut-être deux ou trois autres questions. Peut-être qu'il pourrait répondre à ces questions-là dans ses commentaires.

Les Gens de l'air du Québec semblent se plaindre. Je vous avais cité l'article lorsque M. Pepin a témoigné ici. Je cite:

... l'attitude ... discriminatoire insultante et provocante de Transports Canada envers les contrôleurs aériens de Québec en leur refusant le même horaire que celui en vigueur à Toronto.

Si je comprends bien la situation à l'aéroport de Toronto, vous avez mis sur pied un système JET. La mise sur pied de ce système JET nécessite des changements dans l'horaire de ces employés-là. Vous avez donc mis sur pied un système 5-4-5-4 pour les contrôleurs à Toronto. Maintenant les contrôleurs du Québec réclament le même horaire de travail que Toronto.

Est-ce que présentement, à Montréal, on a le système JET et est-ce que c'est strictement à cause du système JET qu'on a un horaire à Toronto qui est différent de celui de Montréal?

Le président: Monsieur Arpin.

M. Arpin: Premièrement, monsieur Deniger, j'aimerais préciser que nos consultations avec les Gens de l'air, comme disait M. McLeish, ne concernent pas simplement les contrôleurs du trafic aérien. Le but des Gens de l'air, c'est de promouvoir l'aviation au Québec et aussi, naturellement, les droits des francophones dans l'aviation au Québec.

En ce qui concerne quoi que ce soit qui affecte les conventions collectives, si les sujets sont discutés, et quelquefois ils le sont, nous demandons à ce moment-là aux Gens de l'air de présenter leurs représentations par l'entremise de CATCA parce qu'il n'est pas question de changement de convention collective directement avec les Gens de l'air.

En ce qui concerne l'attitude de Transports Canada vis-à-vis des horaires 5-4, l'horaire a été implanté à Toronto avant

[Traduction]

font partie des Gens de l'air, une autre sorte d'organisme qui vise à servir tous les différents employés aériens au Québec pour des raisons autres que syndicales.

Mr. Deniger: So you deal with CATCA. You do not deal with "les Gens de l'air" as far the air traffic controllers file is concerned?

Le président: M. McLeish.

M. McLeish: Non, monsieur le président, ce n'est pas exact. Nous faisons affaire avec les Gens de l'air, mais en leur capacité de représentants des intérêts des différents employés aériens du Québec. Lorsque cette association fait affaire avec les contrôleurs aériens, elle tente d'influencer CATCA ainsi que Transports Canada à tenir compte de certains facteurs qu'elle considère très importants; cela fait déjà plusieurs années que nous avons affaire à elle. Je crois que sa création découle des problèmes de bilinguisme dans le contrôle aérien; bien que nous ayons eu des différences d'opinions au cours des années, je crois qu'en général nos relations sont plutôt raisonnables. Je demanderai à M. Arpin, qui a souvent fait affaire avec les Gens de l'air et qui a assisté à leurs réunions à Québec de parler à ce sujet, s'il vous plaît.

Mr. Deniger: Before Mr. Arpin completes your answer, I would perhaps like to ask two or three more questions. Perhaps he could answer those questions at the same time as he gives his other comments.

Les gens de l'air du Québec seem to be complaining. I mentioned the newspaper article about Mr. Pepin's testimony here. I quote:

The discriminatory, insulting, and provoking ... attitude of Transport Canada towards Quebec's air traffic controllers in refusing to give them the same shift schedule in effect in Toronto

If I understand correctly, you have implemented the JET system at the Toronto airport. The implementation of the JET system necessitates changes in the scheduling of those employees. So you implemented a 5-4-5-4 system for Toronto controllers. Now the Quebec controllers are demanding the same schedule as Toronto.

Is the JET system now in use in Montreal, and is the JET system the only reason why Toronto's schedules differ from Montreal's?

The Chairman: Mr. Arpin.

Mr. Arpin: In the first place, Mr. Deniger, I would like to specify that as Mr. McLeish said, our consultations with *les Gens de l'air* are not limited to air traffic controllers. The goal of *les Gens de l'air* is to promote aviation in Quebec and also, naturally, the rights of francophones in Quebec aviation.

As far as anything to do with collective agreements is concerned, if matters are discussed, and sometimes they are, we ask *les Gens de l'air* to make their representations through CATCA, since there is no question of *les Gens de l'air* intervening directly to make changes to collective agreements.

As far as the attitude of Transport Canada to the 5-4 schedule is concerned, the schedule was implemented in

[Text]

l'apparition du système JET, ceci pour diverses raisons, à cause du trafic qui est presque le double de celui de Montréal, pour essayer d'éviter certains problèmes qui existaient à Toronto et qui n'existaient pas ailleurs. Maintenant, vous demandez si le système JET sera implanté à Montréal. Il devrait être implanté à Montréal le 8 mai.

• 1130

Le 5.4 c'est important. Si on admettait par exemple que le 5.4 est nécessaire dans tout le Canada, je recommanderais personnellement qu'on ne l'implante pas au Québec, même si on l'implante ailleurs.

M. Deniger: Pourquoi?

M. Arpin: Personnellement... Pour une raison bien simple, c'est qu'il y a déjà une pénurie de contrôleurs pour rencontrer le rapatriement des espaces aériens et l'implantation du bilinguisme au Québec. Implanter le 5.4, pas seulement pour le problème de ressources financières, mais aussi celui des ressources humaines. C'est cela qui est la clé.

M. Deniger: Vous avez deviné ma question supplémentaire. Je ne peux pas m'expliquer la non-disponibilité des ressources humaines quand je parle de contrôleurs. Je sais pertinemment qu'il y a des centaines, pour ne pas dire des milliers, de jeunes Québécois qui font application à la Fonction publique pour devenir contrôleurs de l'air. J'en ai qui viennent me voir à mon bureau de comté et qui me disent: «Monsieur Deniger, je sors du Collège militaire de Saint-Jean, je sors de l'Université de Montréal en génie, je voudrais devenir contrôleur de l'air». Je n'en ai pas encore rencontré un qui avait passé l'examen d'entrée pour aller à Cornwall, encore moins ceux qui ont réussi à Cornwall. Je sais que les standards pour les contrôleurs sont peut-être parmi les plus exigeants et je ne voudrais certainement pas avoir dans la tour de contrôle un contrôleur qui n'a pas vraiment le talent pour cela. Est-ce que c'est si difficile que cela de devenir contrôleur de l'air? Est-ce que c'est si difficile que cela de passer l'examen d'entrée? Combien de gens acceptez-vous à l'examen d'entrée et qui se rendent à Cornwall et les gens du Québec une fois rendus à Cornwall, il y en a combien qui réussissent? Parce que vous savez quand on a un problème de ressources humaines, avec un taux de chômage de 10 à 11 p. 100 tel qu'il existe au Québec, avec le nombre de jeunes qui arrivent sur le marché du travail, avec l'essor de toute l'industrie aérienne au Québec, il me semble qu'il ne devrait pas y avoir de problème de ressources humaines.

J'entendais parler de ces problèmes de ressources humaines-là en 1976 et en 1977; on est en 1981 et on arrive encore avec ce même problème-là. Grand Dieu, agrandissez votre école à Cornwall ou augmentez le nombre de vos professeurs si vous avez des problèmes de ressources humaines! Vous parlez d'un problème de ressources humaines en 1981 et ça existait déjà en 1976. Il me semble que cela n'est pas acceptable.

M. Arpin: D'accord, monsieur le président; le problème est encore le même aujourd'hui comme en 1976. On a réussi à produire au Québec des contrôleurs bilingues pendant quelques années, en moyenne quatre par année. Je crois qu'on pourrait produire 5 ou 6 si tout va bien; c'est pour cela que je disais que

[Translation]

Toronto before the JET system was put into place for various reasons, because the traffic is almost twice as heavy there as in Montreal, to try to avoid certain problems which exist in Toronto but nowhere else. Now you would like to know whether the JET system will be implemented in Montreal. It should be implemented in Montreal on May 8.

The 5-4 schedule is important. For instance, if we were to agree that the 5-4 schedule is necessary throughout Canada, I personally would recommend that it not be implemented in Quebec, even if it is implemented elsewhere.

Mr. Deniger: Why?

Mr. Arpin: Personally... very simply, because there is already a shortage of controllers for the repatriation of air space and the implementation of bilingualism in Quebec. To implement the 5-4 schedule would not only strain financial resources but also human resources... that is the key.

Mr. Deniger: You have guessed my supplementary question. I cannot understand the unavailability of human resources in air traffic control. I am perfectly aware that hundreds, if not thousands of young Quebecers apply to the public service to become air traffic controllers. I hear from some who come to my riding office and tell me, "Mr. Deniger, I have just graduated from the Saint-Jean Military College, I have just graduated in engineering from the University of Montreal, I would like to become an air traffic controller". I have not yet met one who passed the entrance exam to go to Cornwall, let alone any who have graduated from Cornwall. I know that standards for air traffic controllers may be amongst the very highest, and I certainly would not want to have a controller in the control tower who does not really have the talent for the job. Is it that difficult to become an air traffic controller? Is it that difficult to pass the entrance exam? How many people pass the entrance exam and go to Cornwall, and how many Quebecers who go to Cornwall graduate? Because, you know, if we have a human resources problem, with an unemployment rate of 10 to 11 per cent as in Quebec, given the number of young people entering the labour market, given the expansion of the entire air industry in Quebec, it seems to me that we should not have any human resources problem.

I was already hearing of these human resources problems in 1976 and 1977; now we are in 1981, and the same problem is coming up. Good Lord, increase the size of your school in Cornwall or increase the number of professors if you have human resources problems! You are talking about a human resources problem in 1981 which already existed in 1976. That does not seem acceptable to me.

Mr. Arpin: Agreed, Mr. Chairman; the problem today is still the same as in 1976. In Quebec we managed to produce bilingual controllers during a certain number of years, four per year on the average. I think that if all goes well, we should be able to produce five or six; that is why I said that if we need 16

[Texte]

si on a besoin de 16 ou 20 contrôleurs de plus, cela représente 4 ou 5 ans de retard dans l'implantation du bilinguisme. En ce qui concerne nos problèmes d'accélération de formation, on pourrait augmenter, accélérer le recrutement; on peut augmenter les groupes qu'on entraîne à Cornwall, mais on en vient à un point où la formation *on the job* doit se faire nécessairement dans un centre de contrôle et là on est limité à peut-être une douzaine par année au maximum qui peuvent être entraînés dans un centre de contrôle sans nuire à la sécurité et au contrôle effectif du trafic aérien. C'est ce qu'on cherche. Le Québec peut-il produire l'entraînement de base? Nous serons certainement très réceptifs à une proposition de ce genre.

M. Deniger: C'est vraiment étrange quand même... Parce que je sais que vous êtes de bonne foi, monsieur Arpin, et je n'ai jamais douté de cela. Je me rappelle d'ailleurs une de vos interventions d'il y a plusieurs années et j'étais avec vous devant le caucus. Mais vous voyez le dilemme devant lequel on se trouve. L'Association des gens de l'air veut, ou les contrôleurs du Québec veulent avoir un statut égal à leurs collègues de Toronto qui emploient le même système. Si on leur donne ce même statut, on retarde l'implantation du document BILCOM. Les contrôleurs du Québec devront donc décider... Qu'est-ce qui est le plus important pour eux? L'implantation du bilinguisme au Québec selon les prévisions du rapport BILCOM ou la parité avec leurs collègues de Toronto? Parce que là on s'aperçoit, à la tour de contrôle, à Montréal en tout cas, qu'il y a 5 contrôleurs de la circulation aérienne qui sont poursuivis; on apprend cela dans un communiqué de Transports Canada en date du 26 mars 1981. On apprend aussi que le 13 mars dernier M. Dumas, l'administrateur régional, aurait émis une directive selon laquelle il n'accepte plus aucun motif, même la fatigue ou la maladie, pour refuser le temps supplémentaire. Alors, d'après moi, la situation est à un point tel que je m'imaginais mal une solution. À ce moment-là, je connais l'engagement puis par l'administration de l'air, et personnellement, je ne vois pas de solution possible dans le dossier. Je n'en vois pas de solution. Est-ce que M. McLeish a une solution à ce problème-là?

• 1135

Mr. McLeish: Yes, Mr. Chairman, I would like to speak to this point. The denial of the 5-4 shift to the controllers in Montreal is primarily because of the fact that they do not have enough controllers there and to employ the 5-4 shift would cause excessive overtime or additional controller positions which just are not available.

In Toronto the 5-4 system was put in when we had enough controllers to be able to handle it. The controllers came to management during the period of introducing jets and pointed out that to go on the 5-4 system with the number of controllers they had—and we had to put six additional controllers on each shift—would in fact be a more effective approach to the transition from the old to the JET System. The continuation of the 5-4 system in Toronto is being discussed during the next two weeks with local management and the local CATCA director and whether or not it will continue there is still to be determined.

[Traduction]

or 20 more controllers, that represents a delay of four or five years in the implementation of bilingualism. As far as the problems we have encountered in trying to accelerate training are concerned, we could increase or accelerate recruiting; we could increase the size of groups being trained in Cornwall, but at some point the on-the-job training must be done in a control centre, and at that stage we are limited to a maximum control centre training capacity of perhaps 12 people per year without reducing safety or effective air traffic control. That is what we are looking for. Can Quebec provide basic training? We would certainly be receptive to that type of proposal.

Mr. Deniger: Nonetheless, it is really strange... because I know that you are speaking in good faith, Mr. Arpin: I have never doubted that. In fact, I remember a statement you made several years ago when I was with you before the caucus. But you can see the dilemma we find ourselves in. L'association des gens de l'air, or the air traffic controllers of Quebec, want the same status as their colleagues in Toronto using the same system. If we give them the same status, we will be delaying the implementation of the BILCOM document. So the Quebec air controllers will have to decide... what is more important to them, the implementation of bilingualism in Quebec according to the BILCOM report's timetable, or parity with their Toronto colleagues? Because we have noticed that in the control tower, in Montreal at least, five air controllers are being prosecuted; that was in a Transport Canada release dated March 26, 1981. The release also stated that on last March 13, Mr. Dumas, regional administrator, issued a directive according to which he would no longer accept any reason for refusing overtime, including fatigue or illness. In my opinion, the situation is such that I do not see any solution. I am aware of the commitment made by the air administration, and personally, I do not see any solution to the problem. Does Mr. McLeish have a solution to that problem?

M. McLeish: Oui, monsieur le président, j'aimerais répondre à cette question. Les contrôleurs à Montréal se sont vus refuser l'horaire 5-4 surtout à cause du fait qu'ils ne sont pas suffisamment nombreux, la mise en place de l'horaire 5-4 exigerait un montant excessif de surtemps et des contrôleurs supplémentaires qui ne sont tout simplement pas disponibles.

Le système 5-4 a été mis en place à Toronto lorsque nous avions suffisamment de contrôleurs pour que ce soit efficace. Pendant l'implantation du système JET, les contrôleurs sont venus à la direction pour dire qu'étant donné le nombre de contrôleurs disponibles—et nous avons dû ajouter six contrôleurs à chaque équipe—l'adoption du système 5-4 serait en effet l'approche la plus efficace à la transition du vieux système au système JET. Au cours des deux prochaines semaines on va discuter avec la direction locale et le directeur local de CATCA pour déterminer si le système 5-4 sera maintenu à Toronto; la décision reste à prendre.

[Text]

There are some places in Quebec where the 5-4 system is used and those are at smaller units where they are only on two shifts a day and they do not require additional controllers and the detrimental effects to overtime do not exist. So there have been some very definite reasons.

Now, with respect to the other charges of discrimination in our handling of the situation in Montreal and Toronto, we are taking the same action in Toronto as we are in Montreal. There are five controllers in Montreal who have been ordered to appear on April 21 as a result of a court order and there are a further 50 being investigated. In Toronto there are about 17 being investigated for not showing up at work. So we are applying similar treatment in both places and I think that should give you a satisfactory answer.

Mr. Deniger: En fait, si M. Mazankowski était encore ici je le féliciterais et vous aussi, monsieur McLeish, d'avoir donné suite au rapport immédiatement après l'avoir reçu de la Commission. Vous avez démontré une volonté et un courage pour lesquels je vous félicite. Parce que si on avait encore été au pouvoir, je ne sais pas si nos politiciens auraient eu le même courage que M. Mazankowski a eu à ce moment-là. C'est pour cela que je l'en félicite et que je vous félicite aussi.

Monsieur le président, me permettez-vous encore une question? Combien me reste-t-il de temps? Est-ce fini?

Le président: Pas du tout.

Mr. Deniger: I would just like to give notice of my questioning on the second round, just so that they will know . . .

Si j'ai la chance de poser des questions supplémentaires, ce serait sur le prix que nos transporteurs internationaux paient pour leur essence à Gander, à Dorval, à Malton et à Vancouver. Si vous n'avez pas ces renseignements immédiatement, peut-être pourriez-vous les obtenir et je poserai ces questions-là ce soir.

Merci, monsieur le président.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger. Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Before you begin, Mr. Ellis, may I just get the views of the committee. I would propose that when Mr. Ellis completes his questioning at about 11.54 a.m. we go into a meeting in camera to approve our report to the House. Is that agreed?

Agreed. Thank you.

Mr. Ellis, please.

[Translation]

A certains endroits au Québec le système 5-4 est en place; il s'agit de plus petites unités où il n'y a que deux équipes par jour, où il n'est pas nécessaire d'ajouter d'autres contrôleurs, et où l'incidence négative sur le surtemps n'existe pas. Il y avait donc des raisons plus précises.

Ensuite, pour ce qui est des autres allégations de discrimination dans notre traitement de la situation à Montréal et à Toronto, nous agissons de la même façon à Toronto qu'à Montréal. A Montréal, cinq contrôleurs ont reçu l'ordre de comparaître le 21 avril suite à une injonction, 50 autres font l'objet d'une enquête. A Toronto, environ 17 font l'objet d'une enquête suite à leur absence du travail. Nous agissons donc de façon semblable aux deux endroits; je crois que cette réponse devrait vous satisfaire.

Mr. Deniger: Actually, if Mr. Mazankowski was still here I would congratulate him as well as you, Mr. McLeish, for having followed up on the commission's report immediately after you received it. I congratulate you for the willingness and the courage you showed. Because if we had still been in power I do not know whether our politicians would have had the courage shown by Mr. Mazankowski at that time. That is why I want to congratulate him and congratulate you as well.

Mr. Chairman, may I ask another question? How much time do I have left? Is my time up?

The Chairman: Not at all.

M. Deniger: J'aimerais seulement aviser les témoins des questions que je vais poser au deuxième tour, afin qu'ils sachent . . .

If I get the opportunity to ask supplementary questions, they will concern the price paid by our international carriers for gas in Gander, Dorval, Malton, and Vancouver. If you do not have that information on hand, perhaps you could obtain it and I could ask those questions this evening.

Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Merci, monsieur Deniger. Monsieur Ellis.

M. Ellis: Merci, monsieur le président.

Le président: Avant que vous ne commenciez, monsieur Ellis, j'aimerais demander une opinion au Comité. Je propose que lorsque M. Ellis aura terminé ses questions à environ 11 h 54, nous passions à huis clos afin d'approuver notre rapport à la Chambre. D'accord?

D'accord. Merci.

Monsieur Ellis, s'il vous plaît.

• 1140

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman. I wonder if I might add to those comments made by my friend opposite just recently with regard to air traffic controllers and ask him how he would feel if he were representing a province whose citizens, despite the fact that their mother tongue may be French and despite the fact that they were fluently bilingual, are not even allowed to apply for the position of an air traffic controller in the City of Montreal. And I suggest to him that while I can appreciate some of the difficulties he is experiencing in getting

M. Ellis: Merci, monsieur le président. Puis-je ajouter quelque chose aux remarques que faisait tout récemment mon ami en face au sujet des contrôleurs du trafic aérien pour lui demander quels seraient ses sentiments s'il représentait une province dont les citoyens, bien que de langue maternelle française et bien que parfaitement bilingues, n'ont même pas le droit de postuler un poste de contrôleur du trafic aérien à Montréal. Bien que je comprenne certaines des difficultés qu'il a éprouvées en tentant de faire admettre des gens à ce pro-

[Texte]

people into that program, when you come from Ontario, eastern Ontario particularly, and you cannot even apply for the position although you live closer to Montreal than two thirds of Quebec . . .

An hon. Member: That is right.

Mr. Ellis: . . . or if you live in New Brunswick and you are, again as I said fluently bilingual, perhaps with a mother tongue of French, and you are not allowed to apply either, then I think the difficulties are quite considerably greater.

Mr. Deniger: The question was addressed to me, if the Chairman will allow me to answer.

The Chairman: It is highly irregular, I would allow a comment.

Mr. Deniger: I think that Mr. Ellis is perfectly right.

Mr. Ellis: Thank you. Now, Mr. Chairman, if I could go on, I want to do something just slightly irregular, Mr. Chairman, not a great deal. I have a small series of questions that one of my colleagues has asked to have put before the air administration representatives. And I am frankly interested in the questions also, but I do not expect that the air administrator will have the answers here. So I would like permission merely to recite them for the record and allow answers to be presented to me over the next period of days or weeks, whatever it requires.

In this particular case, I just do not think that they are the kind of questions that I want to put on the order paper; it would take too much. And as a consequence, if I may just recite them I will expect answers later.

The Chairman: I think that is an entirely reasonable suggestion, Mr. Ellis. By all means.

Mr. Ellis: Through you, Mr. Chairman, to either the parliamentary secretary or the air administrator, I have over I do not know how long complained about the \$5 landing fee and while I am still complaining about it, I am not going to go at it this time but I have some specific questions. I want to know exactly what the administrative costs are in collecting that \$5. I have complained in the House about the lateness of billing and the inaccuracy of the billing. I would like to know how much it costs to administer the collecting of that \$5.

Second, I would like to know how the revenue from the \$5 fee is allocated. Does it go into general revenue? Is it applied to a specific purpose? Is it applied to a specific purpose at the airport where it is collected?

Third, at the Calgary airport where we have a very extensive, new, airport facility, my understanding is that the weather information that is disseminated there is done in a manner that is some two or three decades old. I understand that Calgary has been repeatedly promised funds to upgrade the weather station there, and I would like an answer as to what action is being taken and when they might anticipate an improved weather reporting system at the Calgary airport?

[Traduction]

gramme, lorsque vous venez de l'Ontario, plus particulièrement de l'est de l'Ontario, et que vous ne pouvez même pas postuler un poste bien que vous habitez plus près de Montréal que les deux tiers du Québec . . .

Une voix: En effet.

M. Ellis: . . . ou alors si vous habitez le Nouveau-Brunswick et que vous soyez, parfaitement bilingue, de langue maternelle française peut-être et qu'on vous interdise de vous présenter, les difficultés je crois, sont beaucoup plus considérables.

M. Deniger: C'est à moi qu'on a posé la question; si monsieur le président veut bien me permettre de répondre.

Le président: Ce n'est pas du tout conforme au règlement. Je vous permets une remarque . . .

M. Deniger: Je crois que M. Ellis a parfaitement raison.

M. Ellis: Merci. Maintenant, monsieur le président, j'aimerais poursuivre, j'aimerais faire quelque chose d'un peu extraordinaire, mais pas trop, monsieur le président. J'ai ici une série de questions qu'un de mes collègues m'a demandé de poser aux représentants de l'administration de l'air. Ces questions, à vrai dire, m'intéressent beaucoup aussi, toutefois, je ne m'attends pas à ce qu'on me donne les réponses maintenant. J'aimerais donc avoir votre permission pour simplement réciter mes questions afin qu'elles soient consignées et demander que les réponses me soient envoyées au cours des prochains jours ou des prochaines semaines, selon le cas.

Dans ce cas particulier, je ne crois pas vouloir inscrire des questions de ce genre au feuilleton; cela prendrait trop de temps. Par conséquent, si on veut bien me permettre de les énumérer, on pourra me répondre plus tard.

Le président: Je trouve votre proposition tout à fait raisonnable, monsieur Ellis, allez-y.

M. Ellis: Avec votre permission, monsieur le président, voici ma question adressée soit au secrétaire parlementaire ou à l'Administrateur de l'air; je ne sais plus depuis combien de temps je me plains des droits d'atterrissage de \$5. Cette question m'ennuie toujours, mais je ne vais pas l'aborder maintenant. Toutefois, j'ai quelques questions précises. J'aimerais savoir exactement combien il en coûte en frais administratifs pour percevoir ces \$5. Je me suis plaint à la Chambre du temps qu'il faut pour envoyer les comptes et de l'inexactitude de ces comptes. J'aimerais donc savoir combien il en coûte pour percevoir ces \$5.

Deuxièmement, j'aimerais savoir à quoi l'on attribue ce revenu de \$5. Est-ce versé au fonds général? Cet argent sert-il à un objectif précis? L'aéroport où sont prélevés les droits reçoit-il cet argent pour ses dépenses?

Troisièmement, à l'aéroport de Calgary où l'on trouve de nouvelles installations aéroportuaires très considérables, je me suis laissé dire que la diffusion des renseignements météorologiques se faisait selon des méthodes qui datent de 2 ou 3 décennies. Je me suis laissé dire qu'on avait à de nombreuses reprises promis à Calgary les fonds nécessaires à l'amélioration de la station météo et j'aimerais donc savoir quelles mesures on entend prendre et quand on prévoit qu'un système amélioré de diffusion de la météo sera en place à l'aéroport de Calgary?

[Text]

The next and last question has to do with adjacent airports, satellite airports to the Calgary airport. One is called Springhill and my understanding is that, while it is a particularly active airport, it closes down at 11 p.m. and a lot of private aircraft want to come in later than that. Has the Ministry of Transport any proposals to activate that airport later than 11 p.m., even if without a controller they would allow for air-activated lighting for the runways as is used in Vegreville and a number of other airports throughout the country? Those are the questions, Mr. Chairman, if I could have them answered later on.

The Chairman: When we come to your second round this afternoon, we will give the officials time for the answers if they have them.

Mr. Ellis: If they have them that quickly. If not, I am not in a hurry.

The Chairman: Sometimes they can move with remarkable speed.

• 1145

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman. I now want to go back to a committee meeting that we had here some time ago. We were discussing air policy. This question should not take very much time either. I asked a direct question, as I recall, of the air administrator, asking if, when airports north of 60° might be turned over to either the municipality or the territories, the Department of Transport were going to retain responsibility for the communications. I recall that the answer was that in fact they were going to retain responsibility for the communications. Yet there is a document that I have had in my possession for some time, and which I was reading through a little more extensively just the other day—it was my understanding that, in the policy discussions that were undertaken at the time the decision was made to turn those airports over to the municipal or territorial authorities, the statement was made that the VORS, DMEs, or the high-powered NDBs would no longer be provided for specifically under the policy, and they would not be looked after by the Ministry of Transport. I would like you to be absolutely specific on this, because when I discussed the communications I may have given the impression that I was talking about the towers only; I would certainly have wanted to include in my question those enroute aids that I have just listed.

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Yes, Mr. Chairman. The navigation aids have never been part of the Arctic air policy; they are always provided out of the normal program by the air administration.

If you are talking, Mr. Ellis, about the landing aids at airports, they are also provided out of the program.

[Translation]

Ma prochaine et dernière question porte sur des aéroports-frères, les aéroports-satellites à celui de Calgary. L'un s'appelle Springhill où, bien que l'aéroport soit particulièrement actif, on ferme à 23 heures alors qu'un grand nombre d'avions privés veulent atterrir plus tard. Le ministère des Transports a-t-il l'intention de laisser cet aéroport ouvert plus tard que 23 heures? Même sans contrôleur, serait-il possible d'installer un système d'éclairage activé à l'air sur les pistes comme cela se fait à Vegreville et dans nombre d'autres aéroports au pays? Voilà, mes questions, monsieur le président, si on pouvait bien me répondre plus tard.

Le président: Lors de votre deuxième tour cet après-midi, nous permettrons aux fonctionnaires, s'ils ont les réponses, de vous les donner.

M. Ellis: S'ils les ont en mains si vite. Sinon, je ne suis pas pressé.

Le président: Il arrive qu'ils réagissent étonnamment vite.

M. Ellis: Merci, monsieur le président. J'aimerais maintenant revenir à une question qui a été soulevée à une réunion du Comité il y a quelque temps. Nous parlions de la politique aérienne. Ce sujet ne devrait pas prendre beaucoup de temps non plus. Si j'ai bonne mémoire, j'ai posé une question directe à l'administrateur du transport aérien, pour savoir si le ministère des Transports allait garder la responsabilité des communications dans l'éventualité où les aéroports au nord du 60° parallèle seraient remis soit aux municipalités ou aux territoires. Je me souviens qu'on m'a répondu qu'en fait, le ministère garderait la responsabilité en matière de communication. Toutefois, j'ai en ma possession depuis quelque temps déjà un document que je relisais d'une façon plus suivie l'autre jour à peine, j'avais cru comprendre qu'au cours des discussions sur la politique qui ont eu lieu à l'époque où l'on a décidé de remettre ces aéroports aux autorités soit municipales ou territoriales, il a été dit que les ROV, les EMD et les RND à haute fréquence ne seraient plus fournis dans le cadre de cette politique, pas plus que le ministère des Transports ne verrait à leur entretien. J'aimerais donc que vous me répondiez très précisément maintenant, car lorsque j'ai parlé des communications, j'ai peut-être donné l'impression que je ne parlais que des tours; je voulais certainement inclure dans ma question toutes les aides à la navigation que je viens maintenant d'énumérer.

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Oui, monsieur le président. Les aides à la navigation n'ont jamais fait partie de la politique aérienne dans l'Arctique; c'est toujours dans le cadre de notre programme normal que l'administration du transport aérien les a fournies.

Si vous voulez parler, monsieur Ellis, des aides à l'atterrissage dans les aéroports, ceux-ci sont également fournies dans le cadre de ce programme.

[Texte]

The discussions we had with respect to the facilities in the territories were dealing primarily with the airports themselves.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I may have given the impression at that time in my questioning that I was only concerned with such aids at the airports as landing systems and tower systems, but I want to include in that question whether or not Transport Canada would continue to provide, under the policy of turning airports over to municipalities or territorial governments, the enroute nav aids such as the VORs, the DMEs and the NDBs.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, the answer is yes, they specifically would provide that service, that is correct.

Mr. Ellis: Thank you. I am getting through a lot very quickly, Mr. Chairman.

I apologize for not having been here earlier this morning, and if this matter has been dealt with in any detail, I wonder if Mr. Chairman would be good enough to tell me and I will back away from it and read the minutes.

I wanted to discuss for a moment the master plan for Toronto International Airport, which would, of course, have incorporated in it some definition of a third air terminal at Toronto International. I wonder if that has been dealt with this morning.

The Chairman: That was dealt with the day before yesterday when the minister was here, Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, has it been dealt with in such depth that I could gather from those minutes whether or not the plan is to be presented at a specific point in time and whether or not included in that plan . . .

Mr. McDermid: Mr. Chairman, on a point of order, please.

The Chairman: Yes, Mr. McDermid. I was going to ask Mr. McDermid's assistance here, because it was he who raised it.

Mr. McDermid: The minister has invited all members of Parliament in the Toronto area to the unveiling of a master plan of Toronto International Airport on April 14 at 9:00 or 9:30 in the morning. At that time, once the plan is unveiled, we will have a lot of the answers to the questions that my colleague, Mr. Ellis, is asking now. I am sitting with my colleague, Mr. Fisher, and we were discussing that very thing. I think a lot of the questions and a lot of our concerns will probably be answered at that particular time.

• 1150

The Chairman: Thank you very much, Mr. McDermid, you relieved me on two counts. I do not have to explain to Mr. Ellis and I was worried about a coup d'état at the lower end. Mr. Ellis.

Mr. Fisher: Mr. Chairman, on a point of order, Mr. McDermid is trying to get another prediction out of me.

Mr. Ellis: I had reference to Mr. Fisher's prediction which was made public when I started my questioning and I realize

[Traduction]

Les entretiens que nous avons tenus au sujet des installations dans les Territoires portaient surtout sur les installations aéroportuaires même.

M. Ellis: Monsieur le président, j'ai peut-être donné l'impression à l'époque, en posant mes questions, que je ne me préoccupais que des aides de ce genre dans les aéroports, soit les dispositifs d'atterrissage, les systèmes qu'on trouve dans les tours de contrôle, mais je veux qu'il soit bien compris que je veux savoir si le ministère des Transports va continuer, en appliquant sa politique de remettre les aéroports aux municipalités ou aux gouvernements territoriaux, à fournir des aides à la navigation tels que ROV, EMD et RND.

M. McLeish: Monsieur le président, oui, nous fournissons précisément ces services, c'est juste.

M. Ellis: Merci. J'abats beaucoup de besogne très rapidement, monsieur le président.

Je m'excuse de ne pas avoir été ici plus tôt ce matin, et si la question a déjà été étudiée en détail, vous aurez, n'est-ce pas, monsieur le président, la bonté de m'en avertir et je laisserai tomber pour me contenter de lire le procès-verbal.

J'aimerais discuter pendant un instant du plan directeur visant l'aéroport international de Toronto, dans lequel devrait bien sûr être incluse une définition quelconque d'un troisième aérogare à l'aéroport international de Toronto. En a-t-il été question ce matin?

Le président: Il en a été question avant-hier lorsque le ministre était présent, monsieur Ellis.

M. Ellis: Monsieur le président, a-t-on discuté de la question suffisamment à fond pour que je puisse en lisant le procès-verbal savoir si ce plan directeur doit être présenté à un moment précis et si l'on a inclus ou non dans ce plan . . .

M. McDermid: Monsieur le président, j'invoque s'il vous plaît le Règlement.

Le président: Oui, monsieur McDermid. J'allais justement demander l'aide de M. McDermid puisque c'est lui qui a soulevé cette question.

M. McDermid: Le ministre a invité tous les députés de la région de Toronto au dévoilement du plan directeur à l'aéroport international de Toronto le 14 avril à 9 heures ou 9 h 30 du matin. Lorsque l'on dévoilera le plan, nous aurons beaucoup de réponses aux questions que mon collègue, M. Ellis, pose actuellement. Justement, avec mon collègue, M. Fisher, nous discutons de ce genre de chose. Je crois que beaucoup de questions et beaucoup de nos préoccupations trouveront probablement réponse à ce moment-là.

Le président: Merci beaucoup, monsieur McDermid, vous me facilitez la tâche sur deux plans. Je n'ai rien à expliquer à M. Ellis maintenant et je m'inquiétais d'un coup d'état à l'autre bout. Monsieur Ellis.

M. Fisher: Monsieur le président, j'invoque le Règlement, M. McDermid essaie de me tirer une autre prédiction.

M. Ellis: J'ai entendu parler de la prédiction de M. Fisher lorsque j'ai commencé mes questions et je me suis rendu

[Text]

that Mr. McDermid would have been aware of what was going on, but when I looked around he was not here—I never thought of looking across the floor to find him.

The Chairman: I can assure you he raised that at the same meeting.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, if I could then move on too—a similar but, obviously, a much more far-reaching problem, and that is, a revised regional air policy. For some time I have been interested in the regional air policy, or the lack thereof of the government, and my understanding back in December was that the minister said that a revised regional air policy has been produced which will go to Cabinet very soon.

Has that regional air policy gone to Cabinet? Is that regional air policy through Cabinet? If it is, is it going to come to this committee for this committee to have an opportunity to call witnesses and discuss the policy and make recommendations on the policy before it indeed becomes the policy of the government?

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, the air administration has in fact made recommendations to the minister on what we call a domestic air policy rather than regional because it deals with all levels of carriers; that is, the national carriers, regional carriers and local carriers. I understand that Mr. Pepin is expecting to make a presentation to Cabinet committee in the very near future, and we are hoping, subsequent to that, that we will be in a position to enter into consultations with all interested parties on the policy. That being the case, I would fully expect that it would be possible to debate the policy, but I really cannot provide an answer to that question as to whether or not it could be done here.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, obviously one of the most interested parties to that sort of a policy, I would hope, would be this committee. I fully understand that Mr. McLeish cannot give me an answer to the question I posed. Would it be within the capability of the parliamentary secretary to give an undertaking that the policy, either in draft or reasonably completed form, be presented to members of this committee some few days ahead of a committee meeting, and that the policy in fact come to this committee with the right to call witnesses?

The Chairman: Mr. Bockstael. That is a very interesting question.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, to the member, I cannot undertake that commitment at this point, but what I can do is relay this request to the minister and have him give me authorization to reply at some future time.

Mr. Ellis: That is fair enough, Mr. Chairman. I trust, Mr. Chairman, that you would agree that something as pertinent as that would be definitely an advantage to have before this committee.

The Chairman: I cannot think, Mr. Ellis, of a better place for it to be presented or for a better place for the minister to

[Translation]

compte que M. McDermid, qui aurait été au courant de ce qui se passait n'était pas là, je n'ai jamais pensé à regarder de l'autre côté de la salle pour le trouver.

Le président: Je peux vous assurer qu'il a soulevé cette question à la même réunion.

M. Ellis: Monsieur le président, puis-je passer maintenant à un sujet semblable, mais de toute évidence beaucoup plus lourd de conséquences, soit la question d'une révision de la politique aérienne régionale. Depuis quelque temps, je m'intéresse à la politique aérienne régionale, ou plutôt à l'absence d'une telle politique; or j'avais cru comprendre au mois de décembre dernier que le ministre avait déclaré qu'on avait mis au point une politique aérienne régionale révisée qui allait être présentée incessamment au Cabinet.

Cette politique a-t-elle été présentée au Cabinet? Le Cabinet a-t-il adopté cette politique aérienne régionale? Dans l'affirmative, le comité en sera-t-il saisi de façon que nous ayons l'occasion de convoquer des témoins, de discuter de la politique et de présenter des recommandations sur ladite politique avant qu'elle ne devienne officiellement celle du gouvernement?

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Monsieur le président, l'administration du transport aérien a en effet présenté des recommandations au ministre concernant ce que nous appelons une politique aérienne nationale plutôt que régionale, puisque tous les genres de transporteurs sont visés; c'est-à-dire les transporteurs nationaux, régionaux et locaux. Je crois savoir que M. Pepin espère présenter très bientôt ce document au comité du Cabinet et nous espérons que subséquemment, il sera en mesure d'entreprendre des consultations sur la politique avec toutes les parties intéressées. Dans un tel cas, je m'attends à ce qu'il soit possible de discuter de la politique, bien que je ne sois vraiment pas en mesure de vous dire si cela pourra se faire ici ou non.

M. Ellis: Monsieur le président, il est évident que notre comité est l'une des parties les plus intéressées par ce genre de politique. Je comprends parfaitement que M. McLeish ne peut pas répondre à ma question. Le secrétaire parlementaire serait-il en mesure de s'engager à présenter aux membres de notre comité l'ébauche ou une version assez finale de la politique quelques jours avant la réunion du comité et à nous accorder le droit de convoquer des témoins?

Le président: Monsieur Bockstael. Voilà une question des plus intéressantes.

M. Bockstael: Monsieur le président, je dirais au député que je ne puis m'engager en ce sens maintenant, mais je peux certainement transmettre sa demande au ministre et demander à ce dernier de me permettre de répondre une autre fois.

M. Ellis: Cela me semble de bonne guerre, monsieur le président. J'ose espérer, monsieur le président, que vous conviendrez qu'il serait tout à fait avantageux qu'une question aussi pertinente soit présentée à notre comité.

Le président: Monsieur Ellis, il ne me vient pas à l'esprit de meilleur endroit pour présenter cette politique ou d'endroit

[Texte]

get feedback from those who represent the people who will be making use of the policy when it is applied.

• 1155

Mr. Ellis: Mr. Chairman, now I would like to move away from the policy area for a moment to a specific area again, and that has to do with the electronic locator transmitters—the ELTs. We have been led to believe that before very long there will be a policy from Transport Canada that will make it again mandatory for all general aviation aircraft to carry ELTs. My further understanding is that they will, of course, not be powered by lithium batteries; that they will be again paid for exclusively by the aircraft owners and that there will be only one manufacturer on the market who will be capable of producing one to Transport Canada standards.

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Yes, Mr. Chairman. Section 3 of the Air Navigation order gives a waiver to the need to carry an ELT in aircraft registered in Canada until December 31, 1981. Now, it is our intention to amend the ANO, and this will enable us, after discussion with the Department of Communications, to refer in the ANO to technical standards, which will be contained in the engineering and inspection manual as opposed to the Department of Communications radio standards. This will enable us to require the carriage of ELTs, effective January 1, 1982.

In effect, any ELT manufactured to existing standards prior to December of this year, 1981, which have not been damaged by sulphur dioxide corrosion from the lithium batteries, may remain in use to meet the requirements of ANO II Number 17 effective January 1, 1982.

Any ELT which contained lithium batteries would have to undergo an inspection by the manufacturer or by an approved avionics shop before being returned to service with a different type of battery. So, we have taken advantage of every possible procedure to restore ELTs into service in their present form provided that there is no evidence of contamination from lithium batteries. This is likely to enable better than 50 per cent—perhaps as high as two thirds of the aircraft owners, to reinstate their ELTs. The others will have to acquire a new ELT, and I might add that I have had to do so in my own airplane.

Mr. McDermid: We can find you anywhere.

Mr. Ellis: I think, Mr. Chairman, we are getting close to that time. I will go on the list later today and finish my questioning.

The Chairman: I will put you on for a second round, Mr. Ellis. Thank you.

At this time the committee will go into an in camera session. Therefore, I would ask all those except the members of the committee and our clerk to vacate the room, please.

We will of course, be back on the Air Transportation Program at 3.30 this afternoon.

[Traduction]

plus approprié qui permette au ministre de savoir ce qu'en pensent les représentants de ceux qui devront utiliser la politique une fois que celle-ci sera adoptée.

M. Ellis: Je voudrais maintenant monsieur le président passer de la question des principes à celle des émetteurs électroniques de repérage. Il paraît que sous peu, tous les appareils devront être dotés d'un émetteur électronique de repérage, conformément à une directive de Transport Canada. Il paraîtrait en outre que ces émetteurs ne fonctionnent pas avec de piles au lithium. Il semble que ce seront les propriétaires des avions qui devront les payer et qu'il n'existe qu'un seul fabricant capable de fabriquer un appareil de ce genre qui soit conforme aux normes de Transport Canada.

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: L'article 3 du décret de navigation aérienne exempte les appareils enregistrés au Canada avant le 31 décembre 1981 de l'obligation d'être munis d'un émetteur électronique de repérage. Nous avons l'intention de modifier ce décret de navigation aérienne, ce qui nous permettra, après en avoir discuté avec le ministère des Communications, d'appliquer à ce décret les normes techniques prévues dans les manuels d'inspection et de construction plutôt que les normes radio du ministère des Communications. Ceci nous permettra notamment de rendre les émetteurs électroniques de repérage obligatoires à partir du 1^{er} décembre 1982.

De fait tout émetteur conforme aux normes en vigueur avant le mois de décembre 1981, à condition de ne pas avoir été endommagé par le dioxyde de soufre provenant des piles au lithium, pourra continuer à être utilisé conformément au décret de navigation aérienne II n° 17 qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1982.

Tous les émetteurs fonctionnant à l'aide de batteries au lithium devront être inspectés soit par le fabricant ou soit par un atelier d'aviation homologué avant d'être remis en service, muni d'un autre type de pile. Nous aurons donc fait tout ce qu'il y a moyen de faire pour que l'on puisse continuer à utiliser les émetteurs actuels, à condition bien entendu qu'il n'aient pas été contaminés par les piles au lithium. Ceci devrait permettre à la moitié, voire aux deux tiers des propriétaires d'avions, d'utiliser leurs anciens émetteurs. Les autres sont obligés d'acheter des émetteurs nouveaux, et j'ajouterais à ce propos que j'ai dû le faire pour mon propre avion.

M. McDermid: Cela ne m'étonne pas.

M. Ellis: Il se fait tard, je vous demanderais monsieur le président d'inscrire mon nom plus bas dans ma liste de façon que je puisse terminer mes questions.

Le président: Je vais vous inscrire pour le deuxième tour monsieur Ellis.

Nous allons maintenant siéger à huis clos. Je demanderais donc à tout le monde de quitter la salle sauf bien entendu les membres du Comité ainsi que le greffier.

Nous reprendrons le programme du transport aérien cet après-midi à 15 h 30.

[Text]

AFTERNOON SITTING

• 1537

The Chairman: Order, please. We shall resume consideration of our order of reference relating to the main estimates for this fiscal year ending March 31, 1982. As agreed at our morning meeting, we will resume consideration of Votes 50, 55 and 60 of the Air Transportation Program.

Again I welcome Mr. Bockstael and his officials. We will begin the afternoon questioning with Mr. Fisher. We are on a 15-minute round.

Mr. Fisher: Thank you, Mr. Chairman. It is a pleasure to be able to say hello to Mr. Bockstael and Mr. McLeish again. I would like to start off by saying that my questions today are about Toronto International. That airport sits in my riding and I might say right off that we are delighted to have the airport there. It provides us with an enormous economic benefit and it is increasingly apparent to me that our officials and the whole operation are good neighbours to the people in the riding, so we are happy to have it there.

I have become aware of the noise system that detects unacceptable noise levels and helps us to guide our aircraft around on a rotation. Mr. McLeish provided me with some information about that a little while ago and I told my constituents about it in a newsletter. I appreciate that information. I also appreciate the ongoing attempts, which I think are very sincere ones, to keep our local officials informed and to help people in the area to adapt to changes that are happening out there.

Since I last had a chance in the transport committee to talk to Mr. McLeish, I have sent him a copy of the Mississauga planning procedures which incorporates some of the impact of the airport into the local planning procedures. In our last exchange I believe that you referred to the need for municipal planning, not just federal planning but also the other half of the coin which is municipal planning. I sent you the Mississauga city plans which are currently being reviewed and I hope that if your officials have any comments you will pass them along.

You will notice that one very important aspect of Mississauga's planning is aircraft noise. If a homeowner is going to move into a neighbourhood where aircraft noise is high then that fact is put right on the deed of the house so that the homeowner is forewarned well in advance of the noise environment in the area. I gather this prevails mainly to the west and to the south of the airport out in Meadowvale and down in Rockwood where they put these warnings on the homeowners' deeds. They have also prohibited certain, prohibited sounds a little strong, they have zoned some neighbourhoods for light industrial and heavy industrial development instead of residential development because the noise levels would be simply too intrusive.

[Translation]

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous poursuivons l'étude de notre ordre de renvoi concernant le budget principal des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982. Comme convenu ce matin, nous reprenons l'étude des crédits 50, 55 et 60 du Programme des transports aériens.

Nous accueillons à nouveau M. Bockstael et les fonctionnaires. Le premier à poser des questions cet après-midi sera M. Fisher. Vous aurez tous un tour de 15 minutes.

M. Fisher: Merci, monsieur le président. Je suis bien heureux de pouvoir saluer à nouveau M. Bockstael et M. McLeish. Je voudrais commencer par préciser que je vous poserai aujourd'hui des questions sur l'aéroport international de Toronto qui se trouve dans ma circonscription. Pour commencer, sachez que nous sommes ravis d'y avoir l'aéroport là, car il est la source de formidables retombées économiques et je me rends de plus en plus compte que les fonctionnaires et toute l'administration font d'excellents voisins aux gens de la circonscription.

J'ai appris qu'il existe un système permettant de détecter une intensité de son inacceptable et qui aide à guider les avions. Il y a quelque temps, M. McLeish m'a fourni des renseignements à ce sujet et j'en ai parlé à mes commettants dans une lettre de nouvelles. Je vous en suis bien reconnaissant. J'ai également fort apprécié vos tentatives, que je crois très sincères, pour tenir les autorités locales au courant de ce qui se passe et aider les gens de l'endroit à s'adapter au changement.

Depuis la dernière occasion que j'ai eue de discuter avec M. McLeish au comité des transports, je lui ai fait parvenir copie des règles de planification suivies par la ville de Mississauga, lesquelles tiennent compte en partie de l'incidence de l'aéroport. Lors de notre dernière conversation, il me semble que vous ayez mentionné que les municipalités aussi devaient faire un peu de planification et non pas seulement le gouvernement fédéral. Je vous ai donc envoyé les plans de la ville de Mississauga qui sont actuellement à l'étude et j'espère que vos fonctionnaires nous feront part de leurs commentaires s'il y a lieu.

Remarquez que l'un des aspects primordiaux de la planification faite par Mississauga est le bruit imputable aux avions. Si un propriétaire doit déménager dans un quartier où on entend beaucoup le bruit des avions, ce fait est inscrit dans l'acte de vente de la maison afin que le nouveau propriétaire sache d'avance quelle est l'intensité du bruit dans cette région. Je suppose que c'est surtout à l'ouest et au sud de l'aéroport, à Meadowvale et Rockwood qu'on retrouve un tel avertissement dans les actes de vente. De plus, dans certaines zones, on n'a pas vraiment interdit les constructions résidentielles, mais on réserve tout de même ces endroits pour des industries légères et lourdes parce que c'est vraiment trop bruyant.

[Texte]

• 1540

On April 14 the airport is going to be announcing its master plan. I have already enjoyed very much the opportunity to make my personal predictions about that and I do not want to get involved in that again today or Mr. McDermid will get all upset again.

Instead of doing that, I think what I would like to do is ask Mr. McLeish, through you, Mr. Chairman, what we can expect in the way of review and procedures for feedback. I would like to go through some of the specific details, and hopefully when you and I are finished talking here I will be able to inform civic officials, local residents' groups and a variety of interested individuals what to watch for, where to get information, how long they have, and what they can expect in return for their comments. This is what I am aiming at in my conversation with you today.

Let me make it clear, I do not want to try to judge your comment, I just want to know how we can react to it once it has become public.

An hon. Member: Oh, go ahead.

Mr. Fisher: I would be happy to, but I must be careful here today, your colleague got all excited there, and I do not want to cause him too much stress in one week.

I understand that on April 14 we are going to see the plan unveiled, I wonder if you can tell us first of all how long we will have to react to that. When is the end of the review?

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. Walter McLeish (Administrateur, Canadian Air Transportation Administration, Department of Transport): Mr. Chairman, we are planning on a 90-day period for consultations. Consultations will be held with chambers of commerce, with the councils of municipalities and any other group that comes forward and asks for a briefing. At these briefings we will in fact repeat what is given on April 14 to members of Parliament and we will also endeavour to answer a whole barrage of questions that the plan itself will probably raise in the minds of the observers.

There will be an announcement in the Toronto newspapers, all those in the Toronto-centered area, inviting various parties to submit requests for consultation. Of course, there will be copies of the plan and other paperwork distributed to the members of Parliament on April 14, and I am sure they will be able to arrange to have their executive assistants pick up additional copies at their pleasure.

Mr. Fisher: All right, that covers all in one answer a lot of the questions I wanted to ask. You are going to have announcements in the Toronto area newspapers which I would assume, because of the importance to these municipalities, would also include the suburban newspapers in the west end of the city and the Oakville papers and so on.

Mr. McLeish: That is correct.

Mr. Fisher: Okay. When someone asks for a briefing, where do they get this briefing?

[Traduction]

Le 14 avril prochain, l'aéroport va annoncer son plan cadre. J'ai déjà eu l'occasion de faire mes propres prédictions à ce sujet, alors je ne veux pas me lancer à nouveau là-dedans aujourd'hui, sinon je risque encore de fâcher M. McDermid.

Je vais plutôt demander à M. McLeish de nous dire quel genre d'examen et de mode de consultations seront utilisés. Je voudrais avoir des détails vraiment précis afin de pouvoir par la suite en informer les autorités municipales, les associations de résidents de l'endroit et les divers intéressés qui sauront à quoi s'attendre, où se renseigner, de combien de temps ils disposent, et ce qu'on fera de leurs commentaires.

Voilà où je veux en venir aujourd'hui. Sachez bien que je ne veux pas critiquer vos plans, je veux juste savoir comment nous devons nous y prendre pour faire connaître notre opinion une fois les plans divulgués.

Une voix: N'hésitez pas.

M. Fisher: Je le ferais avec plaisir mais je dois faire bien attention car votre collègue s'est vraiment emporté la dernière fois et je ne voudrais surtout pas qu'il en fasse une syncope.

Le 14 avril donc vous dévoilerez le plan et je me demande si vous ne pourriez pas nous dire combien de temps les gens auront pour faire parvenir leurs commentaires. Quand se terminera la période d'examen?

Le président: Monsieur McLeish.

M. Walter McLeish (administrateur, Administration canadienne des transports aériens, ministère des Transports): Monsieur le président, nous prévoyons 90 jours de consultation qui mettront en cause les chambres de commerce, les conseils municipaux et tout autre groupement qui manifestera son intérêt pour une séance d'information. Lors de ces séances, nous répéterons ce qui sera dit le 14 avril aux parlementaires, et nous essaierons également de répondre aux nombreuses questions que le plan soulèvera sans doute dans l'esprit des observateurs.

Dans tous les journaux de Toronto, il y aura des réclames invitant les divers intéressés à présenter des demandes de consultation. Le 14, les parlementaires recevront évidemment copie du plan et de la documentation; ils pourront certainement faire en sorte que leurs adjoints administratifs puissent se procurer davantage de copies au besoin.

M. Fisher: Vous avez répondu en même temps à plusieurs de mes questions. Vous parlez des journaux de la région de Toronto; je présume que cela comprend tous les journaux des banlieues de l'ouest, d'Oakville et d'ailleurs, car c'est très important pour toutes ces municipalités.

M. McLeish: En effet.

M. Fisher: Bien. Où les intéressés pourront-ils obtenir cette information?

[Text]

Mr. McLeish: Mr. Chairman, the primary office is that of the manager of Toronto International Airport. He has appropriate individuals identified who will be able to answer all the appropriate requests. He himself will take part in many of the briefings but he will not be able to do them all and he will have designated staff members to conduct briefings in his place. I have forgotten the identification of the specific telephone line that will be set up for this but there is one being set up for this purpose.

• 1545

Mr. Fisher: Do you have any idea just how far afield you are planning to go at this stage? If, for example, a residents' association in my area wants to have a briefing and ask questions beyond what is contained on paper, will they be able to get someone to come to their association, or go to Mr. McAree's office and get something there?

Mr. McLeish: Yes, I believe so. As to the question about how far from the Toronto-centred area we should go, I am unable to answer that today. I know that Mr. McAree has views on that, so this would be the logical office to make that enquiry from.

Mr. Fisher: Okay, so he is the source of information. If somebody wants either to have their own briefing, or piggyback on someone else's, they contact him.

Mr. McLeish: That is right.

Mr. Fisher: Okay. You have mentioned that members of Parliament can get copies of the plan on April 14. If individuals in the area, or if residents' associations want to get copies of these documents, do they contact Mr. McAree?

Mr. McLeish: Yes, they contact his office, and, as I say, there will be a line designated for that for a period of time.

Mr. Fisher: During this 90-day period. Do you happen to know whether there is a charge attached to the document?

Mr. McLeish: There is no charge.

Mr. Fisher: Okay. When people in this committee have been talking about Toronto airport, we have not just seen it as a neighbour, the way I tend to look at it, we have also seen it in relation to other facilities in the Toronto area, other facilities across the country, and even in terms of our international commitments. I would think people like the Toronto City Council, for example, would be quite anxiously looking at the master plan for Toronto International Airport to see whether there are any conceivable ramifications for the STOL service and their plans for Toronto Island.

I might say that I find we use a very awkward phrase here, a phrase that makes people nervous. I heard one of our officials say, "Toronto needs a fourth runway, we just do not know where to put it." That is a phrase that makes people pretty nervous, people in Pickering, people on Toronto Island, people out in Malton, and in Mississauga.

Again, I am not trying to guess what you are going to put in that plan, but I am going to ask what sort of information—see, I told you that you would get excited—is going to be available, when you unveil the plan, to tell us what impact this will have on Toronto area services, on the national services, and on our

[Translation]

M. McLeish: Surtout au bureau de l'administrateur de l'aéroport international de Toronto car il a à sa disposition des gens capables de répondre à toutes les demandes légitimes. Lui-même pourra d'ailleurs participer à la plupart des séances d'information, mais pas à toutes quand même, et certains de ses employés pourront donc mener ces séances à sa place. J'allais oublier aussi qu'une ligne téléphonique sera réservée à cette fin expresse.

M. Fisher: Est-ce que vous savez déjà jusqu'où vous irez? Par exemple, si une association de résidents de mon quartier désire avoir une séance d'information et poser des questions sur des sujets qui vont au-delà de ce qui se trouve sur papier, quelqu'un pourrait-il venir les rencontrer ou pourront-ils aller au bureau de M. McAree?

M. McLeish: Je le crois. Quant à savoir jusqu'à quelle distance de Toronto nous voulons aller, je ne peux pas vous le dire aujourd'hui. Je sais que M. McAree a déjà son idée là-dessus, alors peut-être pourriez-vous vous renseigner auprès de lui.

M. Fisher: Bien. C'est donc à lui que je dois m'adresser. Si quelqu'un veut avoir sa propre séance ou participer à la séance prévue pour quelqu'un d'autre, il n'a qu'à s'adresser à lui.

M. McLeish: C'est bien cela.

M. Fisher: Bien. Vous avez dit que les parlementaires recevraient copies du plan le 14 avril. Si des particuliers de la région ou des associations de résidents veulent aussi avoir copies de ces documents, doivent-ils s'adresser à M. McAree?

M. McLeish: Oui, ils n'ont qu'à communiquer avec son bureau. D'ailleurs, une ligne sera réservée pendant un certain temps pour ce faire.

M. Fisher: Pendant ces 90 jours. Savez-vous combien coûteront les documents?

M. McLeish: Ils seront gratuits.

M. Fisher: Bien. Quand des membres du comité parlent de l'aéroport de Toronto, ils ne le considèrent pas comme un voisin, mais moi si. Nous l'associons toujours à d'autres installations de la région de Toronto et de divers coins du pays, de même qu'à nos responsabilités internationales. Il me semble que le Conseil municipal de Toronto, par exemple, attend avec impatience le dévoilement du plan cadre de l'aéroport international de Toronto afin de savoir s'il contiendra quelque chose d'intéressant pour le service ADAC et l'Île de Toronto.

On entend de temps en temps une petite phrase quelque peu maladroite qui énerve les gens. J'ai entendu l'un des fonctionnaires dire que Toronto avait besoin d'une quatrième piste mais que l'on ne savait pas où la construire. Imaginez comme les gens de Pickering, de l'Île de Toronto, de Malton et de Mississauga peuvent être nerveux.

Je ne veux pas essayer de deviner ce que le plan aura prévu, mais je voudrais savoir quel genre d'information—vous voyez, je savais que cela vous énerverait—sera disponible une fois le plan dévoilé. J'aimerais aussi que vous nous disiez quelle incidence cela aura sur les services de la région de Toronto, sur

[Texte]

international commitments. Are you going to give us some background information that can be widely disseminated?

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, I believe the context in which the plan will be presented will address these points. It is primarily a plan to take us through the eighties, take us to 1990. It will discuss what can be done in this 10-year period, and what needs to be done beyond 1990. It will be done in the context of decisions that have to be made with respect to the moratorium, with respect to further developments to accommodate the forecasted traffic, the traffic we are forecasting for the eighties and then, in a macro sense, without details, without commitment, into the nineties.

Mr. Fisher: Okay . . .

The Chairman: You have about four minutes left, Mr. Fisher.

Mr. Fisher: Thank you. It would be very helpful if you could provide us with some very simply stated, clear information in that direction, to answer such questions as, why do we need to grow in Toronto? Why can it not all go to Mirabel? Answers to those kinds of questions would be quite helpful, I believe, in building some public credibility. I think, as you do here very eloquently, you and your officials and the minister, you have to tell us some background facts about Toronto's role not only as a neighbour but also as a key airport in the national system. I think the more extensive and the more clear that information is, the better off we will be.

• 1550

One last comment. What happens with concerted disagreement? What happens if you unveil something that provokes a reaction comparable to Pickering? I choose an extreme example like Pickering because I would like to know in advance what is going to happen to people's comments. How can people in my area have assurance that if they go to some trouble to prepare a comment it will be heard and accommodated in your planning?

Mr. McLeish: Mr. Chairman, the plan is being presented as a draft master plan. The word 'draft' is there because it indicates it has not yet received approval of the minister. The minister is expecting to react to the consultative process, and I am sure he will be guided according to the majority reaction he receives. I would like to say that I think the plan is very practical and well conceived, and I do not think it is going to present the types of surprises that will arouse the reaction which Pickering airport did. That is my personal opinion.

Mr. Fisher: Will you be issuing any kind of report, or any sort of reply, to some of the queries and criticisms so that the public can see you have taken them into account, done some research and prepared either an accommodation or a reply for it?

Mr. McLeish: Yes, that is my expectation.

Mr. Fisher: Okay, that would make us all very happy, I am sure.

[Traduction]

les services nationaux et internationaux. Pourrez-vous nous donner de la documentation qui pourra être largement disséminée?

Le président: M. McLeish.

M. McLeish: Je crois que la présentation du plan répondra à toutes vos questions. Il s'agit surtout de planifier pour les années 1980, jusqu'en 1990. Il sera question de ce que nous pouvons faire pendant cette décennie et de ce qui devra être fait après 1990. Certaines décisions doivent évidemment être prises, entre autres à propos du moratoire, à propos de nouvelles constructions pour accommoder la circulation prévue pour les années 1980 et même, sans aucun engagement, et sous toute réserve, pour les années 1990.

M. Fisher: Bien.

Le président: Il vous reste quatre minutes, monsieur Fisher.

M. Fisher: Merci. Ce serait très utile si vous pouviez nous donner quelques renseignements clairs et précis concernant certaines questions comme: pourquoi l'aéroport de Toronto doit-il être agrandi? Pourquoi ne pas passer par Mirabel? Cela améliorerait la crédibilité auprès de la population si on trouvait réponse à ces questions. Vous êtes éloquents, le ministre, les fonctionnaires et vous, en comité, mais vous devez nous communiquer certaines données de base sur le rôle de l'aéroport de Toronto qui est d'une importance majeure, non seulement dans la région immédiate, mais pour l'ensemble du pays. Plus ces renseignements seront clairs et complets, plus nous serons en bonne position.

Un dernier commentaire. Qu'arrivera-t-il en cas de désaccord concerté? Qu'arrivera-t-il si vous dévoilez quelque chose qui provoque une réaction similaire à celle de Pickering? J'ai choisi un exemple extrême comme celui de Pickering car j'aimerais savoir d'avance si l'on tiendra compte des commentaires de la population. Comment les gens de ma circonscription peuvent-ils avoir l'assurance qu'on tiendra compte de leurs commentaires dans votre planification?

M. McLeish: Monsieur le président, ce plan est présenté comme une ébauche du plan cadre, car il n'a pas encore reçu l'approbation ministérielle. On s'attend à ce que le ministre réagisse au processus de consultation et je suis sûr qu'il tiendra compte de la majorité des commentaires reçus. Je tiens à dire qu'à mon avis, ce plan est très pratique et très bien conçu, et je ne crois pas qu'il provoquera le même genre de surprise et de réaction que l'aéroport de Pickering. C'est là mon opinion.

M. Fisher: Emettez-vous un genre de rapport ou de réponse à certaines des demandes ou des critiques formulées afin que le public puisse constater que vous en avez tenu compte, que vous avez effectué certaines recherches et que vous avez préparé soit un ajustement ou soit une réponse?

M. McLeish: En effet, c'est ce que je prévois.

M. Fisher: Très bien, nous en serons tous ravis, j'en suis sûr.

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Fisher. Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Before I get into the air end of it I would just like to give notice to Mr. Bockstael. Mr. Mazankowski questioned the CNR purchasing an oil company. Apparently they have done this in the past, and any profits they make from the purchase of the oil company they plow back into the CNR budget instead of putting any of it back into the pension fund, which does not seem fair. Some of them are getting a terribly low pension, and some of the profits from these oil companies could go back into the fund to help the pensioners. I would like the minister to check that out also, if he does not mind, please.

I imagine Mr. McLeish will be able to answer me on this. On February 13 of this year I wrote the minister in regard to a study that had been done at the University of Dayton Research Institution, in conjunction with NASA, which revealed the alarming number of crashes caused by landing in heavy rainfall. They did quite a study and they have proven that quite a number of planes have crashed coming down in a heavy rainfall. They showed that 18 out of 25 serious air crashes investigated could be attributed to landing in heavy rainfall. I raised the motion in the House on this matter, and for some reason the motion was turned down, asking for some clarification on this in Canada. So I wrote to the minister and I have received no answer yet. I wonder, if Mr. McLeish could fill me in on whether he has done any research into this University of Dayton study, whether the same conditions have been studied here or whether aircraft land in the same conditions as they do in the States.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, yes, I recall your asking the question and writing to the minister, and we have made an enquiry to see if we can obtain copies of the report. We have been unsuccessful in obtaining a copy at this time. There is nothing yet to be released, although there was a news item which I think we both read in the newspapers speaking to this. I would also like to point out that I am quite confident we will be made aware of the details because we have a pretty good arrangement with the FAA in which we have an exchange of information on a number of aspects of research or developmental projects. As a matter of fact, we are even sharing some of the work so that we do not duplicate each other's undertakings. I would expect through this mechanism to learn more about it. In the meantime, our current administration liaison officer who works with the FAA is keeping his eye on this to see if he cannot pick up some advance information for us.

• 1555

Mr. McKenzie: Who did you write to, the university or NASA, for the information? On something as critical as this—I guess it was in January they completed their study, and so for over two months now you have been trying to get a copy of their report—has the minister made representations to the United States government to request a copy of the report?

[Translation]

Le président: Merci, monsieur Fisher. Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Avant de passer au domaine aérien, je voudrais simplement donner un avis à M. Bockstael. M. Mazankowski a posé des questions sur l'achat de compagnies pétrolières par le Canadien National. Il semble qu'ils aient dans le passé versé les profits provenant de l'achat d'une compagnie pétrolière dans le budget du CN au lieu d'en mettre une partie dans le fonds de pension, ce qui semble injuste. Certains retraités reçoivent une très petite pension et une partie des profits provenant de ces compagnies pétrolières pourrait être réinvestie dans le fonds pour aider ces retraités. Je voudrais que le ministre vérifie cela également, s'il le veut bien.

Je présume que M. McLeish pourra répondre à cette question. Le 13 février dernier, j'ai écrit au ministre concernant une étude effectuée par l'Institut de recherche de l'Université Dayton en collaboration avec la NASA révélant le nombre alarmant d'accidents d'avions provoqués par les pluies abondantes lors de l'atterrissage. Cette étude assez poussée a prouvé qu'un nombre important d'écrasements d'avions avaient lieu lors de l'atterrissage dans ces conditions. Ils ont démontré que 18 des 25 écrasements sérieux étudiés pouvaient être attribués à l'atterrissage lors de pluies abondantes. J'ai présenté une motion en Chambre sur cette question demandant des éclaircissements à ce sujet pour le Canada et elle fut refusée pour une raison ou une autre. Alors j'ai donc écrit au ministre, mais je n'ai pas encore reçu de réponse. Je me demande si M. McLeish pourrait me dire s'il a effectué des recherches concernant cette étude de l'Université de Dayton, si les mêmes conditions ont été étudiées ici ou si les avions atterrissent dans les mêmes conditions au Canada qu'aux États-Unis.

M. McLeish: En effet, monsieur le président, je me souviens que vous avez posé la question et écrit au ministre à ce sujet. Nous nous sommes informés si nous pouvions obtenir des exemplaires du rapport, ce que nous n'avons pas réussi à avoir jusqu'ici. Il n'y a rien de nouveau sauf une nouvelle qui a été publiée dans les journaux à ce sujet et que nous avons tous deux lue. Je tiens également à dire que j'ai bon espoir d'obtenir des détails car nous avons une très bonne entente avec la FAA aux termes de laquelle nous échangeons des renseignements sur un certain nombre d'aspects touchant les projets de recherche ou de développement. En fait, nous nous partageons même une partie du travail afin d'éviter tout doublement. J'espère en apprendre davantage sur la question par l'intermédiaire de ce mécanisme. En attendant, nous avons demandé à notre agent de liaison administratif auprès de la FAA d'ouvrir l'œil au cas où il apprendrait quelque chose.

M. McKenzie: A qui avez-vous écrit pour obtenir cette information, à l'université ou la NASA? Je présume qu'ils ont terminé leur étude en janvier et cela fait maintenant plus de deux mois que vous essayez d'obtenir un exemplaire du rapport sur une question aussi importante. Le ministre a-t-il fait une demande au gouvernement américain pour obtenir un exemplaire de ce rapport?

[Texte]

Mr. McLeish: Mr. Chairman, we have made representation to the university for a copy of the report. It is not yet available in report form which is the difficulty. Nobody is denying us the report, it just has not been released yet. I can assure you that our air liaison officer with the FAA will also seek to get us a copy through that source. I do not expect any difficulties, Mr. McKenzie, as soon as it is available. We are just as anxious to read about it as you are.

Mr. McKenzie: I see. Without obtaining the report, do commercial air lines jet aircraft land in heavy rains in this country as is described in this article and in the study?

Mr. McLeish: Mr. Chairman, I believe that they do. The prevalence of it I cannot comment on. Certainly some of the electrical storms with the very heavy rains that are fairly common in a couple of periods every year in the United States are not so prevalent here, so there are these kinds of distinctions. But, yes, we do land in heavy rain.

Mr. McKenzie: Have you discussed this with Air Canada, CP Air or Wardair or any of the others? Whether they are aware of this or not, I do not know. Have you had any communication with them to start your preliminary investigation into this in Canada?

Mr. McLeish: Nothing of a substantial nature. They recognize that this work has been done and they are awaiting a report as we are.

Mr. McKenzie: I see. I travel Air Canada most of the time and when I come back on a Sunday night, if there are poor weather conditions here, three or four times in the last couple of years we have gone to Montreal. I have heard comments that Air Canada is probably a little stricter than the other air lines in regard to landing in inclement weather. I would like to see a copy of that report, too. If you get it could you possibly let me have a copy?

Mr. McLeish: I might say, Mr. Chairman, that the principle that the heavy rain places a film of water on the air foil and has an effect on the lift drag characteristics is not a new one. I think what is important about this study from what we have learned so far is that it appears to indicate that this in fact may explain certain types of approach accidents that have occurred that up until now have been attributed to a wind shear problem. I expect that the report will contain new evidence of an old theory and that it may, in fact, be slanted more towards this question of whether or not it is the explanation rather than wind shear for certain types of approach accidents. We are as interested as anybody and we are looking forward to receiving it.

Mr. McKenzie: Thank you very much. I have a question for Mr. Bockstael now. You will recall that a couple of months ago I raised the point about a request from PWA to build a \$12 million hangar on the east side of the Winnipeg airport being turned down. I received a letter from the minister explaining that, because of the Winnipeg-area airport study, you are insisting that they build on the west side of the field,

[Traduction]

M. McLeish: Monsieur le président, nous avons fait la demande à l'université, mais l'étude n'est pas encore disponible sous forme de rapport, c'est là le problème. Personne ne nous refuse le rapport, c'est tout simplement qu'il n'a pas encore été divulgué. Je puis vous assurer que notre agent de liaison auprès de la FAA essaiera également de nous en obtenir un exemplaire. Monsieur McKenzie, je ne prévois aucune difficulté pour l'obtenir dès qu'il sera disponible. Nous avons aussi hâte d'en prendre connaissance que vous.

M. McKenzie: Je vois. Sans avoir vu le rapport, est-ce que les avions à réaction des lignes commerciales atterrissent lors de pluies abondantes dans ce pays comme le mentionnent cet article et cette étude?

M. McLeish: Monsieur le président, je le pense, mais je ne saurais dire si c'est fréquent. Aux États-Unis, en certaines périodes de l'année il y a des orages électriques accompagnés de pluies abondantes qui sont un phénomène très courant, mais qui ne sont pas aussi fréquents ici; il y a donc ce genre de distinction, mais en effet, nous avons des atterrissages lors de pluies abondantes.

M. McKenzie: En avez-vous discuté avec Air Canada, CP Air, Wardair ou toute autre compagnie aérienne? J'ignore s'ils en sont au courant ou non. Avez-vous communiqué avec eux pour entamer votre étude préliminaire sur la question au Canada?

M. McLeish: Rien d'important, ils savent que ce travail a été effectué et comme nous, ils attendent le rapport.

M. McKenzie: Je vois. Plus souvent qu'autrement je voyage par Air Canada et lors du retour le dimanche soir, si les conditions atmosphériques sont mauvaises ici, trois fois sur quatre au cours des dernières années nous avons atterri à Montréal. J'ai entendu dire qu'Air Canada est probablement un peu plus stricte que les autres compagnies aériennes en ce qui concerne l'atterrissage par mauvais temps. Je voudrais également obtenir une copie de ce rapport. Pourriez-vous m'en procurer une si vous l'obtenez?

M. McLeish: Monsieur le président, je dirais que le principe voulant que les pluies abondantes déposent une pellicule d'eau sur la voilure, affectant ainsi la portance n'est pas nouveau. A mon avis ce qui est important au sujet de l'étude, du moins d'après ce que j'en sais jusqu'ici, c'est ce qui semble expliquer certains types d'accidents lors de l'approche de l'atterrissage, et qu'on attribuait jusqu'ici à des coups de vents. Je m'attends à ce que le rapport contienne de nouvelles preuves à l'appui d'une vieille théorie et à ce qu'il porte surtout sur la question de savoir si cela explique autrement que des coups de vent certains types d'accidents d'approche. Nous sommes aussi intéressés que quiconque et nous avons hâte de recevoir cette étude.

M. McKenzie: Merci beaucoup. J'ai maintenant une question à l'intention de M. Bockstael. Vous vous rappelez qu'il y a quelques mois j'ai soulevé une question au sujet de la demande de PWA de construire un hangar de 12 millions de dollars du côté est de l'aéroport de Winnipeg, demande qui avait été refusée. J'ai reçu une lettre du ministre expliquant qu'étant donné l'étude sur l'aéroport de la région de Winnipeg, vous

[Text]

but it is just not feasible or practical or economical for a commercial airline to go to that side of the field.

• 1600

It is all right for Air Canada to go over there because they are dealing with public funds and it was put there for political reasons in the first place. That Air Canada hangar originally was to go on the east side after they corrected the drainage problems.

So I really cannot accept this argument that you cannot consider allowing PWA to build on the east side. Have you yourself made any representations to the minister, or have you put any pressure on him? Or have there been any discussions with PWA since January to see if you could work out something and find a location that would be suitable for them?

It would be a shame for us to lose that \$12 million worth of work: all those goods and services would be bought in Manitoba and provide many man-hours of work for the construction industry there. So I would just like to hear whether you have been doing anything about this or whether this matter has been reopened again since I wrote the minister.

Mr. R. Bockstael (Parliamentary Secretary to the Minister of Transport): Mr. Chairman, is it from January of 1981?

Mr. McKenzie: Yes.

Mr. Bockstael: As far as I know the matter may be reopened very shortly. The Minister of Economic Development of Manitoba has written to the Minister of Transport to hold joint meetings to review this situation and he has suggested dates in April, but I have not been able to confer with Mr. Pepin on whether these dates are acceptable to him and whether he has set up such a meeting.

Mr. McKenzie: You have not been able to speak to him on the matter?

Mr. Bockstael: Well, the letter arrived yesterday and Mr. Pepin went to Vancouver last night, so I have not been able to speak to Mr. Pepin about it since I received the letter.

Mr. McKenzie: The letter that came from the Manitoba minister—you received it yesterday?

Mr. Bockstael: Yes.

Mr. McKenzie: I see. Well, I hope that you will make every effort to get that meeting going and use your political clout in there, being his Parliamentary Secretary, and make every effort to get this hangar on the east side of the field, because it is just too costly for PWA to be hauling planes back and forth across that runway. It is bad enough for Air Canada to have to pull planes back and forth about a mile and a half and Transair—well, I guess it is like PWA, that old hangar there—I suppose they are pulling some across.

So I think the last thing we want is to see any more hangars going on the west side and the runways being used like a freeway for hauling planes back and forth. It is causing enough problems now for the control tower. They had to set up a special procedure for hauling Air Canada planes back and

[Translation]

insistez qu'ils construisent sur la partie gauche du terrain, mais ce n'est tout simplement pas possible ou pratique ou rentable pour une ligne commerciale de s'installer de ce côté du terrain.

Air Canada peut se le permettre car il s'agit de fonds publics et cet emplacement fut choisi pour des motifs politiques au départ. Au début, les hangars d'Air Canada devraient être construits du côté est une fois les problèmes de drainage réglés.

Alors je ne peux vraiment pas accepter votre argument disant que vous ne pouvez permettre à PWA de construire sur le côté est. En avez-vous personnellement parlé au ministre ou avez-vous fait des pressions sur lui? Y a-t-il eu des discussions avec PWA depuis janvier pour voir s'il est possible de s'entendre et de trouver un emplacement qui leur convienne?

Ce serait honteux de perdre ces 12 millions de dollars en travail, en biens et en services qui seraient investis au Manitoba et fourniraient de nombreuses heures de travail pour l'industrie du bâtiment. Alors je voudrais simplement savoir si vous avez fait quelque chose à ce sujet ou si la question a été réouverte depuis que j'ai écrit au ministre?

M. R. Bockstael (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le président, est-ce à partir du 1^{er} janvier 1981?

M. McKenzie: En effet.

M. Bockstael: A ma connaissance, cette question pourra être étudiée à nouveau sous peu. Le ministre manitobain de l'Expansion économique a écrit au ministre du Transport lui demandant de le rencontrer pour étudier la situation et il a suggéré que ce soit en avril, mais je n'ai pu en discuter avec M. Pepin pour savoir si les dates proposées sont acceptables, et s'il a organisé une telle rencontre.

M. McKenzie: Vous n'avez pas pu lui en parler?

M. Bockstael: Bien, la lettre est arrivée hier et M. Pepin est parti pour Vancouver hier soir, alors je n'ai pas pu lui en parler depuis que je l'ai reçue.

M. McKenzie: Hier, vous avez reçu la lettre du ministre manitobain?

M. Bockstael: En effet.

M. McKenzie: Je vois. Bien, j'espère que vous ferez tous les efforts possibles pour organiser cette rencontre en faisant appel à votre influence politique, étant son secrétaire parlementaire, et afin que ce hangar soit construit du côté est du champ, car c'est tout simplement trop onéreux pour PWA de remorquer les avions dans les deux sens à travers la piste. C'est déjà un problème pour Air Canada de le faire sur une distance d'un mille et demi. Il y a aussi Transair, je présume que c'est comme PWA, il y a ce vieux hangar là-bas et je suppose qu'ils doivent aussi remorquer certains avions.

Il faut à tout prix éviter que d'autres hangars soient construits du côté ouest du champ et qu'on utilise la piste comme une autoroute pour remorquer les avions. Cela cause suffisamment de problèmes pour les contrôleurs aériens. Ils ont dû établir une procédure spéciale pour permettre à Air Canada de

[Texte]

forth across those runways, and you know how busy the Winnipeg airport is. So I hope that you will look at that.

Maybe Mr. McLeish might want to comment on whether he wants to see any more airplanes being towed back and forth across the runways in Winnipeg.

The Chairman: Mr. Bockstael and Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Well, Mr. Chairman, the master plan for the Winnipeg airport clearly indicates that, if a hangar is built on the east side, it would destroy the option for the enlargement of the Winnipeg airport at the present site. I fully concur that it would be a disadvantage to require airplanes to be hauled back and forth to a hangar if it were to be located on the west side. However, in the longer term, the cost of that is pretty small in relation to what the costs would be if we destroy the potential expansion opportunities for the Winnipeg International Airport. That is the position of the officials.

They have studied it carefully in the region. We have re-examined, here at headquarters, the region's operational plan and we have advised the minister. If we are asked to review it again, unless some new brilliant idea is produced, we do not see how we could give any other advice to the minister. That is the unfortunate part.

• 1605

Mr. McKenzie: So the only way it could be is if the minister directs you or simply allow them to build it on the east site, if he does that . . .

Mr. McLeish: If he does that, then we will do what we are directed to do.

Mr. McKenzie: Yes, I see. Okay, that is fine. If you would keep me informed, Mr. Bockstael, I would appreciate it. I would like to know when the first meeting will be held. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie. Mr. Maltais.

M. Maltais: Merci, monsieur le président.

C'est la première fois, je pense, que j'ai l'occasion de parler avec M. McLeish. Je voudrais vous parler cet après-midi du problème de la moyenne et basse Côte-Nord du Québec. Je pense que quelque chose fait défaut à Transports Canada, compte tenu des problèmes importants de cette vaste région. Je suis content aujourd'hui de rencontrer les gens qui prennent les décisions au ministère des Transports, parce que j'ai souvent l'impression que le ministre, de son côté, a de la difficulté à en prendre et je ne suis pas toujours convaincu que les conseillers donnent les bons conseils au ministre. Alors, je pense que je vais profiter de l'occasion pour poser mes questions directement à M. McLeish. Et j'aimerais, si possible, avoir des réponses. Parce que j'ai été un peu déçu à la suite de mon intervention à la Chambre des communes le 3 décembre dernier. J'ai posé quelques questions au ministre et je n'ai même pas reçu de réponse de la part de son ministère.

Ma première question concerne l'aéroport de Havre-Saint-Pierre pour la X^{ième} fois. Je comprends très bien ce qui s'est

[Traduction]

remorquer ses avions en traversant les pistes, et vous savez qu'il y a beaucoup de trafic à l'aéroport de Winnipeg. Alors j'espère que vous étudierez la question.

M. McLeish pourrait peut-être nous dire s'il désire voir plus d'avions remorqués sur les pistes de cet aéroport.

Le président: M. Bockstael et M. McLeish.

M. McLeish: Bien, monsieur le président, le plan cadre de l'aéroport de Winnipeg indique clairement que si l'on construit un hangar du côté est cela élimine toute possibilité d'agrandissement de cet aéroport sur l'emplacement actuel. Je suis tout à fait d'accord que ce serait un inconvénient d'exiger que l'on remorque les avions vers un hangar situé du côté ouest. Toutefois, les coûts à long terme sont minimes par rapport à ce qu'il en coûterait de détruire toute possibilité d'agrandissement de l'Aéroport international de Winnipeg. C'est la position du haut personnel.

Ils ont étudié attentivement le problème au niveau de la région, à l'administration ici nous avons réexaminé le plan de fonctionnement régional et nous avons conseillé le ministre. Si on nous demande de l'examiner à nouveau, je ne vois pas comment nous pourrions conseiller autrement le ministre à moins que quelqu'un ait eu un éclair de génie. C'est ce qui est malheureux.

M. McKenzie: Alors, l'unique possibilité c'est que le ministre vous l'ordonne ou leur permette simplement de construire du côté est, s'il fait cela . . .

M. McLeish: S'il le fait, alors nous ferons ce qu'il nous ordonne de faire.

M. McKenzie: Je vois. Très bien. Monsieur Bockstael, j'apprécierai que vous me teniez informé de la situation. Je voudrais savoir quand aura lieu la première rencontre. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McKenzie. Monsieur Maltais.

Mr. Maltais: Thank you, Mr. Chairman.

I think it is the first time I have the opportunity to speak with Mr. McLeish. This afternoon I would like to discuss with you the problem of the middle and lower north shore of Quebec. I think something is wrong with Transport Canada being given the serious problems of this vast region. Today I am glad to meet the people that take the decisions in the Department of Transport, because I often have the impression that the minister, on his part, has difficulty to take any decisions and I am not always convinced that he is properly advised. So, I think I will take this opportunity to put my question directly to Mr. McLeish. And, if possible, I would like some answers, because I was a bit disappointed following intervention in the House of Commons on the 3 of December last. I have put a few questions to the minister and I have not received any answers from his department.

For I do not know how many times, my first question is on the airport of Havre-Saint-Pierre. I understand very well what

[Text]

passé sur la moyenne et basse Côte-Nord au moment où on a programmé les différents aéroports, où on a déterminé qu'il y avait quatre aéroports importants, soit Mingan, Natashquan, Chevré et Blanc-Sablon. Or, tout le monde sait très bien que le village de Mingan a une population de 130 personnes, alors que la municipalité de Havre-Saint-Pierre a une population de 3,250 personnes et qu'il y a une distance de 35 milles entre les deux endroits. Or, l'aéroport de Mingan demandera à court terme des investissements importants pour l'asphaltage au complet de la piste de Mingan, la reconstruction complète du hangar et pour des réparations majeures à l'aérogare. Ces renseignements je les ai recueillis dans un rapport du ministère des Transports, rapport numéroté TP-2604, «Services aériens commerciaux de la Basse Côte-Nord du Saint-Laurent».

On a toujours demandé que l'aéroport soit centralisé à Havre-Saint-Pierre. Même la compagnie importante, qui est Québécois, et les Ailes du Nord ont demandé à plusieurs reprises d'utiliser Havre-Saint-Pierre. La compagnie Fer et Titane du Québec Inc. a donné le terrain à la municipalité d'une valeur de \$350,000. Nous avons englouti trois projets Canada au travail pour construire un aéroport dans le coin. Depuis trois ans, quatre ans même, on a promis \$250,000 aux gens de Havre-Saint-Pierre. On donne au compte-gouttes, on est même rendu à le donner à coup de \$5,000. Comment se fait-il que les conseillers du ministre, dans ce dossier-là, n'ont jamais été capables de saisir l'importance que cela représente que l'aéroport soit localisé à Havre-Saint-Pierre, compte tenu du fait que la compagnie est là et que les services sont là. Je pense à ce moment-là aux hôpitaux et aux écoles. Alors, cela est ma première question au sujet de l'aéroport de Havre-Saint-Pierre. J'ai d'autres questions à poser, donc je pourrai revenir là-dessus un peu plus tard.

Il y a une autre question que j'aimerais poser au... j'ai quasiment envie de dire au ministre, compte tenu que tout le monde sait d'où viennent les décisions à un moment donné...

Mr. McDermid: You should have been here Tuesday.

Mr. Maltais: Pardon.

Mr. McDermid: You should have been here Tuesday.

Mr. Maltais: Well, just for the moment I think he is the minister because is making the decisions.

Pour ce qui est de la question de la tarification, vous savez que pour se rendre de Blanc-Sablon à Sept-Îles, cela coûte au-dessus de \$200. On n'a pas le droit à un tarif de fin de semaine, on n'a pas le droit à des tarifs familiaux. Je comprends que cela relève de la Commission des transports. Et si je m'adresse à la Commission des transports, on me dit que c'est à cause de l'équipement qu'il y a des tarifs supplémentaires. Comment se fait-il que pour voyager entre Sept-Îles et Blanc-Sablon on ne peut pas avoir de tarifs spéciaux? On me répond que ce sont des voyageurs, des transbordeurs qui ont des permis de classe 2, 3, 4, 5, 6, 7, que les tarifs spéciaux s'appliquent seulement pour des gens qui ont des permis de classe 1. Comment se fait-il que sur la basse Côte-Nord on ne peut pas avoir des transbordeurs de classe 1? Et juste pour situer peut-être les gens d'en face: la région dont je parle couvre une distance de 400 milles. Il y a quatre aéroports

[Translation]

has happened on the middle and lower north shore when four different airports were programmed, where it was decided that there would be four important airports, that is: Mingan, Natashquan, Chevré, and Blanc-Sablon. Everybody knows very well that the village of Mingan has a population of 130 people, while the municipality of Havre-Saint-Pierre has a population of 3,250 people and that there is a distance of 35 miles between the two localities. The Mingan airport will require important investment in the near future for the paving of the whole runway, for the complete reconstruction of the hangar and for major repair to the airport building. I found those informations in a report of the Department of Transport Number TP-2604, "Commercial Air Services to the Lower North Shore of St. Lawrence".

We have always asked that the airport be centrally located in Havre-Saint-Pierre. Even the important airline company, Québécois and Ailes du Nord Ltée, have asked many times to use Havre-Saint-Pierre. The company "Fer et Titane du Québec Inc." has given to the municipality land worth \$350,000. We had three Canada Works projects for the construction of an airport in that area. For three years, even four, people of Havre-Saint-Pierre have been promised \$250,000. They are given a little bit at a time, as little as \$5,000 at a time; how is it that the adviser to the minister in this file were never able to grasp the importance of locating the airport in Havre-Saint-Pierre, being given the fact that is where the company is and that is where the services are. I am thinking of hospitals and schools. So, that is my first question concerning the airport in Havre-Saint-Pierre. I have other questions to ask and I would come back on that a little bit later.

There is another question I would like to ask... I am about to say the minister, given the fact that everybody knows where the decisions come from at a certain time...

Mr. McDermid: Vous auriez dû être là mardi.

Mr. Maltais: Pardon.

Mr. McDermid: Vous auriez dû être là mardi.

Mr. Maltais: Bien, pour l'instant, je pense que c'est lui le ministre, car c'est lui qui prend les décisions.

As far as tariffs are concerned, you know that to travel from Blanc-Sablon to Sept-Îles, it costs over \$200, there are no weekend rates, there are no family rates. I understand that comes under the Transport Commission and when I go to the Transport Commission, I am being told that it is because of the equipment that they are supplementary rates. How come that on a trip from Sept-Îles to Blanc-Sablon, there are no special rates? I am told it is because there are passengers on airlines which have licence of Class 2, 3, 4, 5, 6, 7 and that special rates apply only for people who have Class 1 licences. How come that on the lower north shore, we cannot get Class 1 air transportation? And so the people across the table can understand what I am talking about, this area covers a distance of 400 miles. There are four important airports which I have named a while ago: Mingan, Natashquan, Chevré, and Blanc-Sablon.

[Texte]

importants que j'ai nommés tout à l'heure: Mingan, Natashquan, Chevré et Blanc-Sablon.

Alors, les tarifs spéciaux sont très importants. J'avais demandé en faisant mon discours devant le ministre, qu'on étudie la question des crédits d'impôts pour les utilisateurs en moyenne et basse Côte-Nord. Je n'ai jamais eu de réponse là-dessus.

Je comprends qu'on ne puisse pas subventionner la compagnie Québécoise, parce qu'il n'y aurait peut-être pas de changement chez les utilisateurs.

• 1610

Je pense qu'on doit, en tant que ministère, se pencher sur les gens qui demeurent dans ces coins-là. C'est majeur. Alors, de la part de M. McLeish, j'aimerais bien avoir une réponse. Est-ce qu'au ministère on s'occupe à trouver une formule pour avoir une meilleure tarification pour ces gens-là? Y compris les gens de Schefferville, Gagnon et Fermont, parce qu'ils n'ont pas de route dans le coin. Il n'y a aucune route qui relie ces gens-là. Il n'y a pas de quais partout non plus. La seule façon de sortir, c'est par les aéroports. Je vous nomme 4 villages, 4 municipalités, mais il y en a effectivement 22 entre Sept-Îles et Blanc-Sablon. Actuellement, en période de dégel, il n'y a aucun avion qui peut atterrir pendant le prochain mois parce que les lacs sont en période de dégel dans le moment et le ministère n'autorise pas les hélicoptères, qui coûtent \$300., \$400. de l'heure. Je comprends que c'est un problème peut-être très marginal pour le ministère, mais sa vocation est quand même d'un océan à l'autre. Je pense qu'une région comme la Côte-Nord, qui a mérité 1 milliard de la part du ministère, demanderait maintenant un peu plus d'action.

Alors, la question de tarification est très importante, autant pour les villes nordiques de Schefferville, Gagnon ou Fermont, que pour les gens à l'est de Havre-St-Pierre qui n'ont pas d'autre moyen que l'avion pour sortir.

L'autre problème, c'est de savoir s'il y a une politique, maintenant, des aéroports municipaux qui sera dévoilée bientôt par le ministère. Nous faisons de toutes parts des pressions sur le ministre Pepin pour avoir cette politique-là. Cela tarde énormément. J'aimerais avoir là-dessus une position ferme de la part de M. McLeish, parce que vous êtes quand même le responsable de l'air au Canada. Souvent, lorsque je parle au ministre, les documents manquent, les informations manquent.

Alors, si vous inspirez le ministre au niveau des décisions, j'aimerais savoir quelle est l'orientation tout au moins de la politique pour les aéroports municipaux. Un autre problème au niveau des aéroports, dans le coin encore de la moyenne et basse côte, c'est l'aéroport de Saint-Augustin, tout près de Chevré. L'aéroport est utilisable seulement l'hiver parce qu'en été la densité de l'air étant trop forte, on ne peut pas supporter un 748. Donc, les gens qui sont là demeurent d'un côté de la rivière. De l'autre côté de la rivière, c'est l'aéroport. Un aéroport trop petit, pas assez long pour permettre à des avions d'atterrir en été compte tenu de la densité de l'air.

Je suis sûr que j'apprends des choses à des membres du comité ici. Cela, c'est accepté par le ministère des Transports.

[Traduction]

So special rates are very important. In my speech to the minister, I had asked that we study the possibility of income tax credit for the users of the lower and middle north shore. I did not get any answer on that.

I realize that we cannot subsidize Québécoise because maybe there would not be any change amongst the users.

I think that the ministry must give special consideration to the needs of these people, it is vital. I would like an answer from Mr. McLeish. Is the ministry attempting to work out a better rate structure for these people? I am thinking of the inhabitants of Schefferville, Gagnon and Fermont, where there are no roads linking these towns. In some places, there are not any wharves either. The airports provide the only link with the outside. I am just mentioning four villages or municipalities but in actual fact there is the whole area between Sept-Îles and Blanc-Sablon. At the present time, during the spring thaw, no plane is able to land nor will be able to do so for the next month. Since the ice in the lakes is melting and the ministry does not authorize helicopters which cost \$300 or \$400. I realize that this may be a very marginal problem for the ministry but its responsibilities do encompass the whole country. In areas such as the north shore, with over \$1 billion from the ministry, now needs to see a little more action.

The matter of rate structure is very important not only for northern villages such as Schefferville, Gagnon or Fermont but for the people living east of Havre-Saint-Pierre who have no other way to get out but by airplane.

It is difficult to know whether the ministry will soon be announcing a municipal airports policy. We have been lobbying from all sides to have Mr. Pepin develop such a policy. It is long overdue. I would like to have a clear stand from Mr. McLeish on this, since he is responsible for air transportation in Canada. Often when I discuss the subject with the minister, he does not have the relevant documents or information.

Since you advise the minister on decisions, I would like to know what direction you intend to give to the municipal airports policy. Still with reference to the lower north shore, the Saint-Augustin airport is another problem. You know that the Province of Quebec has an airport in Saint-Augustin near Chevré. This airport can only be used in the winter since the very high density of the air in summer makes it impossible to fly a 748 there. The people who live there are on one side of the river and the airport is on the other side. The airport is too small and the runway is not long enough for airplanes to land in the summer, in view of the air density.

I am sure that what I am saying is quite new to the members of the committee. But such a situation is accepted by

[Text]

Comment se fait-il que, dans ce dossier-là, on n'est pas capable de prendre nos propres décisions et d'investir de l'argent? Je sais que le budget est limité, mais il reste quand même qu'en été, il n'y a personne qui peut sortir par avion de ce petit village-là qu'est Saint-Augustin. En passant, Saint-Augustin est un village plus gros que le village de Cheverry, où il y a un aéroport de Transports Canada.

L'autre point, c'est au niveau de La Romaine. La Romaine est un autre petit village où on n'a pas d'aéroport. Quand je parle d'aéroport, je devrais parler, pour être plus spécifique, d'une surface aplanie et durcie. C'est qu'on est obligé d'atterrir sur des lacs l'été. C'est cela la difficulté. Quand on a une période de gel, parce que le gel ne prend pas tout d'un coup, on ne peut pas amerrir avec le petit avion. C'est la même chose en temps de dégel. Juste pour vous signaler un fait, M. Tellier, qui est le sous-ministre des Affaires indiennes, a été obligé de rester trois jours de plus, au mois de janvier, à La Romaine, parce qu'il y a une réserve indienne juste à côté et il y a des blancs qui vivent là, parce qu'il n'y avait pas d'avion qui pouvait venir. Il a dû partir en skidoo pour se rendre au petit village de Kégashka, à 30 milles plus loin.

Or, les gens qui demeurent là à l'année font ces déplacements-là régulièrement. C'est un modèle de vie qui est inacceptable en 1980.

Ce que je demande au ministère des Transports, c'est de prévoir un petit montant, probablement en collaboration avec le ministère des Affaires indiennes, pour planifier une piste dans ce coin-là. Je n'en reviens pas, quand je pense au nombre de lettres qu'on écrit au ministère des Transports à ce sujet-là, de ne pas avoir de réponse à chaque fois.

On n'a pas de réponse! C'est vraiment de l'insensibilité complète. Je ne sais pas si M. McLeish est déjà allé en moyenne et basse côte... et les fonctionnaires qui l'accompagnent ou les conseillers. A ce sujet, j'ai envie de nommer M. Dumas, qui est responsable pour le Québec, et qui a un travail à faire de ce côté-là. Nos gens sont littéralement négligés.

J'ai l'impression de me répéter parce que le 3 décembre c'est encore ce que j'ai dit en Chambre. J'ai l'impression que je vais encore répéter cela l'an prochain. C'est cela qui me déçoit le plus. L'imprécision dans les plans de développement, par en bas, et après cela le manque de volonté politique de vouloir changer ces choses-là. Moi, je vis là-dedans à journée longue, et c'est encore pire pour les gens qui sont là. Ces changements-là, moi, je considère qu'ils s'imposent dans le moment. Quand je vois les aéroports fabuleux qu'on construit partout au pays et le peu de considération qu'on a pour des gens qui demeurent dans un coin très isolé et qui n'ont pas le choix d'un moyen de transport, je pense qu'on est littéralement abandonné de ce côté-là.

Un autre point que j'aimerais souligner, je ne suis pas sûr si ça relève de M. McLeish. C'est le fait que la Commission canadienne des transports accorde des routes un peu n'importe comment. Je vais vous donner un exemple. Vous avez la compagnie...

[Translation]

the Ministry of Transport. How is it that in a matter such as this, we are not able to make our own decisions and investments? I realize that you have budgetary constraints but the fact remains that in the summertime, no one can leave this small village of Saint-Augustin by plane. Let me mention in passing, that Saint-Augustin is a larger village than Cheverry, where there is a Transport Canada airport.

Let me turn to the village of La Romaine which is also without an airport. When I talk about airports, I should specify that I mean nothing more than a flat an hardened surface. This means that airplanes have to land on lakes during the summer. When the lakes are freezing over or thawing, the landing of airplanes becomes impossible. Mr. Tellier, the Deputy Minister of Indians Affairs, was visiting an Indian reserve close to La Romaine, where there is also a white population, had to stay an extra three days in the month of January since no airplane was able to come in. He had to take a skidoo through the small village of Kégashka, 30 miles away.

People who live in this village have to make such a trip regularly. Such a state of affairs is not acceptable in 1980.

I am asking the Ministry of Transport, probably in collaboration with the Department of Indian Affairs, to set aside a small amount for a runway in this area. When I think of the number of letters that have been written to the ministry about this, I cannot comprehend how they have all remained unanswered.

We have had no reply! This shows an utter lack of sensitivity. I do not know whether Mr. McLeish has visited the lower north shore with any of his officials or advisers. Let me name Mr. Dumas in particular, who is responsible for the Province of Quebec and who does have his work cut out for him. Our people have literally been left on their own.

I feel that I am repeating myself since this is exactly what I said in my speech to the House on December 3. I imagine that I will probably be repeating myself again next year. What disappoints me is the vagueness of the development plans at the lower level and the lack of political will to bring about such changes. I am faced with this situation all day long and it is even worse for people living there. I think that such changes must be made right now. When I see the great expenses made on fabulous airports throughout the country and the indifference to the plight of an isolated population with no other choice for transportation, I cannot help feel that we are being abandoned.

There is another point I would like to bring up... I am not sure that it comes under Mr. McLeish. It seems to me that the Canadian Transport Commission has no logic to its decisions relating to routes. I will give you an example. One particular company...

[Texte]

[Traduction]

• 1615

The Chairman: Mr. Maltais, if it is roads, I . . .

Mr. Bockstaël: No, air routes.

The Chairman: Oh, I am sorry; I missed it on the—okay.

M. Maltais: Je veux simplement dire que la Commission des transports a accordé un permis à Airgava pour aller atterrir à l'aéroport de Port-Cartier. Or, à Port-Cartier il n'y a pas d'aéroport. Il y avait un aéroport privé qui appartenait à La compagnie minière Québec Cartier, mais une fois que la compagnie a eu son permis, elle s'est retournée de bord et a demandé au ministère des Transports de lui construire un aéroport. Comment se fait-il que la Commission des transports accorde ce genre de permis et qu'après il lui faut des revenus pour couvrir les dépenses pour autoriser probablement un autre aéroport. Ce qui serait un non-sens à Port-Cartier. Alors, je vais m'arrêter là, avant que quelqu'un me donne une réponse, parce que je sais que le président veut nous faire observer les règlements.

The Chairman: I just might point out that permits for land are not issued by the Department of Transport. They are issued by the Canadian Transport Commission, as I understand it.

M. Maltais: Je suis bien d'accord, monsieur le président, mais il devrait y avoir une relation entre ces deux organismes.

Le président: C'est la même situation à l'aéroport de Saint-Léonard, je pense.

M. Maltais: Ce n'est pas plus acceptable.

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, on Havre-St-Pierre, I understand that Mr. Maltais wrote to Mr. Pepin earlier this year in connection with the possibility of changing Havre-St-Pierre to a regional airport with all the associated expansion. At that time, Mr. Pepin wrote back to point out that in order to classify an airport as a regional airport, it has to have a certain type of commercial service to national and international airports in order to be considered a regional airport. It does not have those types of services as yet and, therefore, considering the problems that exist today in competition for funds, it is not possible to upgrade the airport to a regional airport at this time.

M. Maltais: Monsieur McLeish, je ne suis pas d'accord avec votre réponse. Ce que je demande, c'est que l'aéroport de Mingan soit fermé et que l'aéroport de Havre-Saint-Pierre soit construit. Ce n'est pas mieux à l'aéroport de Mingan, parce que c'est le même service, ce sont les Ailes du Nord Ltée qui font le service à Mingan. Tout ce qu'on demande c'est de revenir à la situation qui existait à Havre-Saint-Pierre avant que vous leur enleviez leur permis à Havre-Saint-Pierre. Et la lettre que j'ai reçue de M. Pepin, je l'ai trouvée vraiment déplacée, parce qu'elle ne répondait pas à ma question. C'est une décision pour changer, soit de revenir avec un aéroport à Havre-Saint-Pierre.

The Chairman: Mr. McLeish.

Le président: Monsieur Maltais, si vous parlez de routes . . .

M. Bockstaël: Non, il s'agit de routes aériennes.

Le président: Excusez-moi, j'avais mal compris . . .

Mr. Maltais: I just wanted to say that the Transport Commission granted a permit to Airgava to land at the Port-Cartier airport. However, there is no airport in Port-Cartier. There was a private airport which belonged to the Quebec Cartier Mining Company, but once Airgava obtained its permit, it turned around and asked the Ministry of Transport to build an airport. How can the Transport Commission grant such a permit and then agree to set aside money for the construction of another airport. This would make no sense in Port-Cartier. I will give you a chance to answer now since the Chairman wants us to observe the rules.

Le président: Je vous signale que les permis d'atterrissage ne sont pas émis par le ministère des Transports, mais par la Commission canadienne des transports.

Mr. Maltais: I realize that, Mr. Chairman, but there must be some type of link between these two bodies.

The Chairman: The situation is the same at the Saint-Léonard airport, I believe.

Mr. Maltais: It is not any more acceptable.

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Monsieur le président, au sujet de Havre-Saint-Pierre, je crois savoir que M. Maltais a écrit à M. Pepin au début de l'année concernant la possibilité de désigner Havre-Saint-Pierre comme aéroport régional avec tout ce que cela implique comme agrandissements. Dans sa réponse, M. Pepin a expliqué qu'afin de devenir un aéroport régional, un aéroport devait offrir un certain genre de service commercial aux aéroports nationaux et internationaux. Ces services n'existent pas encore à Havre-Saint-Pierre, et compte tenu du grand nombre de demandes de crédits, il ne serait pas possible d'accorder le statut d'aéroport régional à Havre-Saint-Pierre pour l'instant.

Mr. Maltais: Mr. McLeish, I do not agree with your answer. What I am asking is that the Mingan airport be closed and that the Havre-Saint-Pierre airport be built. The situation is no better at the Mingan airport since the surface is the same and is provided by a company called les Ailes du Nord Ltée. All we are asking is for a return to the situation existing in Havre-Saint-Pierre before you removed their permit. As for the letter I received from Mr. Pepin, I found it to be quite irrelevant since it did not answer my question. I am talking about a decision to go back to the previous situation with an airport in Havre-Saint-Pierre.

Le président: Monsieur McLeish.

[Text]

Mr. McLeish: I must say I am sorry, I am just not familiar enough, then, with what the problem is and I would like to meet with Mr. Maltais afterwards to try to understand the question. I will try to see what we can do to be of assistance to you, but I am having difficulty and I do not know if any of the rest of my colleagues here understand it, either. Nobody seems to . . .

M. Maltais: De toute façon, une réunion est prévue, je pense, avec vous, avec M. Pepin et M. De Bané, lundi à 11 h 15 à son bureau pour encore parler de ce sujet-là. Voyez-vous, monsieur McLeish, vous êtes responsable de ce secteur-là. Plusieurs m'ont écrit à plusieurs reprises, et lorsque je pose des questions, je comprends que vous ne puissiez pas tout connaître les dossiers, mais vous ne maîtrisez pas celui-là, en tout cas. Et pourtant, j'ai eu des réponses et vous étiez en train de me dire que j'avais reçu une belle lettre. Or, la lettre ne correspondait pas du tout à la question que j'avais posée au ministre.

En ce qui concerne maintenant la question de la tarification aérienne dans des régions comme la moyenne et basse Côte-Nord.

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Through tariffs? Rates for . . .

Mr. Bockstael: From Sept-Îles to Blanc-Sablon he said was \$200.

Mr. McLeish: Oh, I am sorry; okay. This is the responsibility of the CTC, and you would have to take that up with CTC when it appears before the committee.

On the municipal airport policy, I am not sure. I would have to ask, Mr. Chairman, through you, what Mr. Maltais' understanding is of municipal airport policy. We had a policy which Cabinet discontinued two years ago with respect to capital assistance to small airports.

• 1620

We do have, however a continuing subsidization of municipal airports that have a traffic index of a certain number that indicates what the commercial activity is at that airport. That still continues, so I am not sure what Mr. Maltais has in mind.

The Chairman: You have one minute left.

M. Maltais: Je peux peut-être éclairer M. McLeish. Je dirai que le programme d'aide aux aéroports municipaux a été définitivement arrêté il y a deux ans faute de fonds. Actuellement, il y a une révision qui se fait pour essayer de reconsidérer des mises de fonds additionnelles programmées sur une période de cinq ans pour être sûrs qu'en ce qui concerne les aéroports dont nous aurons la responsabilité, ils pourront donner un service complet et entier, ce qui serait normal de la part du gouvernement du Canada.

Juste pour finaliser, j'avais deux autres questions que j'aimerais poser à M. McLeish concernant l'aéroport de Saint-Augustin et l'aéroport de la Romaine. Est-ce que M. McLeish est au courant de ces deux dossiers-là?

The Chairman: Mr. McLeish.

[Translation]

M. McLeish: Je m'excuse, mais je ne connais pas assez bien le problème et je voudrais en discuter en privé plus tard avec M. Maltais. Je ferai mon possible, mais nous ne comprenons pas très bien . . .

Mr. Maltais: In any case, I think that a meeting is scheduled with you, Mr. Pepin and Mr. De Bané for Monday at 11:15 when you will be able to devote some more time to this matter. After all, Mr. McLeish, you are responsible for this sector. I have received lots of letters and when I ask questions, I realize that you cannot be on top of all local problems. You are obviously not aware of the issue here. But you did attempt to answer and you referred to a letter which I received. As a matter of fact, the letter had nothing to do with the question I asked the minister.

And what about the air rates in regions such as the middle and lower north shore?

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Les tarifs de . . .

M. Bockstael: Il a dit que le tarif du trajet Sept-Îles—Blanc-Sablon était de \$200.

M. McLeish: Oui, je me rappelle. C'est la responsabilité de la CTC. Et il faudrait donc soulever la question lors de sa comparution.

Quant à la politique en matière d'aéroports municipaux, je ne suis pas sûr. Je devrais demander à M. Maltais ce qu'il entend par politique en matière d'aéroports municipaux. Nous avions une politique, à laquelle le Conseil des ministres a mis fin il y a deux ans, qui prévoyait une aide financière aux petits aéroports.

Mais nous continuons de subventionner les aéroports municipaux où la circulation commerciale atteint un certain niveau. Je ne sais trop de quoi veut parler M. Maltais.

Le président: Il vous reste une minute.

Mr. Maltais: Let me enlighten Mr. McLeish. The municipal airport's assistance program was indeed stopped two years ago owing to cutbacks. A review is now underway to reconsider whether additional funds might be made available over a five-year period to ensure that the airports for which we are responsible will be in a position to provide complete and full service such as we should expect from the Government of Canada.

In conclusion, I would like to ask two questions of Mr. McLeish about the Saint-Augustin airport and the La Romaine airport. Is Mr. McLeish aware of these two cases?

Le président: Monsieur McLeish.

[Texte]

Mr. McLeish: Mr. Chairman, I have looked through my reference material here at these two airports and they have both been given some grants and aids in previous years and I am not familiar with what the problem is at this time. So I would hope that when I talk to you about Havre-Saint-Pierre, you could give me a clearer indication of what it is that you would like to have and I will see what we can do.

The Chairman: Thank you, Mr. Maltais.

Mr. Maltais: Thank you. Merci.

The Chairman: That completes the list of questioners on the first round for those who are here. We will now go to the second round. I will remind members again that on the second round all interventions are 15-minute interventions. We will start with Mr. Mazankowski followed by Mr. Deniger, followed by Mr. McDermid, and so on. Mr. Mazankowski, please.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, supplementary to a question that was put by my colleague, Mr. McDermid, with respect to Mirabel looking at the person-years, Mr. McLeish, I see authorized persons for 1981-82, Mirabel 345, while for Calgary, for example, the figure is 105; but in terms of revenue generated there is very little difference. One of the reasons that you have the loss problems at Mirabel is the fact that you are a little bit heavily staffed. I am looking at page 30-62 of the estimates, Mr. McLeish, and if I am interpreting it wrong, perhaps you could correct me. You have more than double the number of people at Mirabel. Mirabel generates some \$30 million worth of revenue with 345 people, yet Calgary with 105 people is generating some \$26.4 million of revenue.

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: I am stumped. But Dr. Stebastyen says he can explain.

The Chairman: Dr. Stebastyen.

Mr. Steven Stebastyen (Director General, Airports and Construction Services, Transport Canada): I will not give you a specific answer because we have not got one, but I can . . .

Mr. Mazankowski: We will only settle for specific answers to specific questions.

Mr. Stebastyen: All right. I will give you the best answer that I have. There are differences and it is recognized that we are in the process of implementing a maintenance management system.

Mr. Mazankowski: When did that start?

Mr. Stebastyen: That started about four years ago with a pilot project in Vancouver, and in Toronto. In Vancouver it has been implemented. What it means is that we standardize the level of service and the manpower and equipment necessary to do the work and that would be the proper levelling procedure. However it is easier said than done to do this levelling. Mirabel was staffed at the time when it was much easier to obtain man-years than it is now. Also at Calgary, even if we had the man-years in Calgary, we cannot get the people, so a significant part of the work is being contracted out

[Traduction]

M. McLeish: Monsieur le président, je vois dans ma documentation que ces deux aéroports ont déjà reçu de l'aide par le passé et je ne sais pas quel serait le problème maintenant. Quand nous parlerons de Havre-Saint-Pierre, j'espère que vous m'éclaircirez à ce sujet aussi et je verrai ce que nous pourrions faire.

Le président: Merci, monsieur Maltais.

M. Maltais: Merci.

Le président: Voilà qui met fin au premier tour. Nous allons maintenant commencer le deuxième tour. Je vous rappelle que les interventions du deuxième tour sont limitées à 15 minutes. Nous commencerons par M. Mazankowski, suivi de M. Deniger, M. McDermid et ainsi de suite. Monsieur Mazankowski, s'il vous plaît.

M. Mazankowski: A la suite de la question posée par mon collègue, M. McDermid, concernant Mirabel, je vois que le nombre d'années-personne autorisé pour 1981-1982 est de 345 pour Mirabel tandis qu'à Calgary il est de 105; par contre, il y a très peu de différence en ce qui concerne les recettes générées par ces deux aéroports. Le déficit à Mirabel s'explique en partie par ses effectifs un peu trop gonflés. Je regarde à la page 30-62 du budget, monsieur McLeish, et si j'interprète mal, vous pourrez me corriger. Vous avez deux fois plus d'employés à Mirabel. Avec cet effectif de 345 personnes, Mirabel a des recettes de quelque 30 millions de dollars tandis que l'aéroport de Calgary, avec 105 personnes produit quelque 26.4 millions de dollars.

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Je ne sais que répondre. Mais M. Stebastyen voudrait vous expliquer.

Le président: Monsieur Stebastyen.

M. Steven Stebastyen (directeur général, Service des aéroports et de la construction, Transports Canada): Je ne vous donne pas une réponse précise, car il n'y en a pas, mais je peux . . .

M. Mazankowski: Il nous faut une réponse précise à une question précise.

M. Stebastyen: Très bien. Je fais de mon mieux. Il existe effectivement des différences, et nous sommes en train d'installer un système d'administration de l'entretien.

M. Mazankowski: Quand avez-vous commencé?

M. Stebastyen: Il y a environ 4 ans avec un projet pilote à Vancouver et à Toronto. Le système a déjà été appliqué à Vancouver. Il s'agit d'établir des normes pour le niveau de service et déterminer ensuite la main-d'œuvre et l'équipement nécessaires pour respecter ces normes. Il faut ensuite que les effectifs soient ajustés en conséquence. Évidemment, ce n'est pas facile. Mirabel a été doté à une époque où les années-personne étaient accordées beaucoup plus facilement que maintenant. À Calgary, même si nous avions les années-personne disponibles, nous ne pourrions pas combler les postes faute de

[Text]

in Calgary. Therefore the man-years do not necessarily reflect the total resources used for the full operation of Calgary.

Mr. Mazankowski: I see. Well I think, Mr. Chairman and Mr. McLeish, when our transport committee went out to Western Canada, we heard from Mr. Ray Rohr some rather disconcerting information. Given the fact that the growth taking place in Western Canada, he did give us some traffic demands statistics which indicate, in the national top 25 airports, between 1975 and 1979, there is a 26.9 per cent increase on a national basis. The top 10 western had an increase of some 51 per cent and itinerant aircraft movements had an increase of about 40 per cent.

• 1625

He expressed concern that the funding for O&M is barely keeping pace with inflation and sufficient funds have not been provided to meet that increased traffic demand. I can sense their frustration when they see... I will accept in part the answer that was given because there is, as you say, a certain amount of contracting out, but in terms of person-years, in terms of the amount of money that is being provided, for O&M to meet the increased traffic demands, it seems to me that it is somewhat out of balance.

Mr. McLeish, is that being reflected in the estimates? If so, would you point out where it is so reflected, please.

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, I would need the assistance of my colleagues here. But we were in Calgary and Dr. Stebastyan reminded me that the entire emergency services operation is contracted out to the City of Calgary. The whole heating contract is contracted out to Calgary. He would be more familiar with others.

Mr. Mazankowski: Is that a more efficient way of doing things?

Mr. McLeish: It has been prompted by a number of circumstances. We are having a great deal of difficulty in keeping staff in Alberta and British Columbia where the competition from industry is so great that we just cannot pay our personnel sufficient money to keep them on staff.

Mr. Mazankowski: But Mr. McLeish, it obviously must be frustrating to your managers out there. I would not have expected a very prominent public servant to be quite as blunt and frank with the committee as he was. He simply said that they had not had any budget increases to meet the increased traffic demand. He did point out that over the last two years revenues in his western region had increased by 100 per cent. He also indicated that he was frustrated by the bureaucratic difficulties in terms of not having enough freedom to manage.

I pose these questions, not in a spirit of criticism but in a spirit of attempting to underline the difficulties that they are having. The parliamentary secretary was there and I think he can confirm that what I am stating is, in fact, correct.

[Translation]

candidats. Donc, il faut avoir recours en grande partie à des contractuels. Le nombre d'années-personne ne reflète pas forcément les ressources totales consacrées au fonctionnement de l'aéroport de Calgary.

M. Mazankowski: Quand le Comité des transports a fait son voyage dans l'ouest du Canada, il a reçu des renseignements assez déconcertants de la part de M. Rohr. Il faut se rappeler que c'est l'Ouest qui est en expansion. Il nous a communiqué certaines statistiques en matière de circulation qui indiquent que parmi les 25 grands aéroports canadiens, entre 1975 et 1979, il y a eu une augmentation de 26.9 p. 100 à l'échelle nationale. Les dix plus grands aéroports de l'Ouest ont connu une augmentation de 51 p. 100 et le trafic aérien a augmenté d'environ 40 p. 100.

Il s'inquiétait des ressources disponibles pour l'exploitation et l'entretien qui arrivent à peine à rattraper l'inflation. Il n'y a pas eu d'augmentation des ressources par suite de cette augmentation du trafic. Je puis comprendre la frustration que cela cause... J'accepte la réponse qu'on m'a donnée, car comme vous le dites, on donne des contrats à l'extérieur, mais du point de vue des années-personne, du point de vue des ressources consacrées à l'exploitation et à l'entretien, il semble qu'il y ait déséquilibre entre ce qui est prévu et cette augmentation de trafic.

Monsieur McLeish, les prévisions budgétaires tiennent-elles compte de cette situation? Pouvez-vous m'indiquer où je puis trouver la réponse, le cas échéant?

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Monsieur le président, il me faudra faire appel à mes collègues. Nous sommes allés à Calgary et M. Stebastyan me rappelle que c'est cette ville même qui a décroché le contrat des services d'urgence tandis que le chauffage fait l'objet d'un autre contrat. M. Stebastyan pourra vous donner plus de détails.

M. Mazankowski: Trouvez-vous cette façon de procéder plus rentable?

M. McLeish: Diverses circonstances nous ont forcés à procéder ainsi, car nous avions beaucoup de mal à garder nos employés en Alberta et en Colombie-Britannique, l'industrie nous faisant une concurrence serrée et nos échelles de salaires n'étant pas assez alléchantes.

M. Mazankowski: Monsieur McLeish, les cadres de vos aéroports doivent connaître toutes sortes de frustrations. Je ne m'attendais pas à ce qu'un fonctionnaire soit aussi franc et direct dans son témoignage, mais il a dit qu'il n'avait pas pu compter sur une augmentation de son budget par suite de cette augmentation du trafic. Il a dit qu'au cours des deux dernières années, les recettes provenant de l'Ouest avaient doublé. Il a aussi ajouté que la bureaucratie lui mettait des bâtons dans les roues et qu'il n'avait pas assez de latitude.

Ce n'est pas une critique; j'essaie tout simplement de vous faire comprendre qu'il y a des difficultés là-bas et le secrétaire parlementaire vous le confirmera puisqu'il était avec moi.

[Texte]

As my colleague, Mr. McDermid, pointed out, you seem to have a little bit of excess baggage at Mirabel and I think there should be some balancing measure put into place to reflect the realities of traffic patterns and growth. The matter is not going to get better by itself.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, if I may, I think that the years 1979 and 1980 were difficult years because there were several constraints placed upon us at that time.

I would also like to mention the fact that what is reflected in here, is what the region submitted, what it required for the operation of its airports for the years 1981-1982. I have to state that if the region is reading the forecasts and identifying them, then it would be reflecting the needs to accommodate additional traffic in its O&M. There has been no alert created to indicate that they are going to have to close down any airports because there is not enough O&M. There has been nothing of that nature.

• 1630

Mr. Mazankowski: Mr. McLeish, this is what Mr. Rohr has said to the committee. He talked about the restrictions in terms of resources and he pointed out:

In an effort to cope with the situation, Transport Canada officials here have cut back service in a number of areas including maintenance workers at the airports.

Mr. Rohr said the department used to provide 24-hour staffing, particularly at international airports.

"We can't do that anymore. When the snow storm starts we may have to close the airport a little while and get a crew up there . . ."

This year, because of the blessings of mother nature, we did not have much snow or much bad weather.

"In the North we've cut back the hours of operation at some airports," he said.

Mr. Rohr said it would be possible to manage within the financial constraints if the department had more freedom to adjust non-safety related services.

However, he suggests the bureaucracy now in place creates a number of difficulties.

It's sort of a dichotomy. We know we're being squeezed and have to cut things back . . . but controls that are above the department impede effective operation . . ."

I am sure, Mr. McLeish, that Mr. Rohr would not have said what he did if he was not speaking the truth, and it is a situation that I must say I have some sympathy with. I find it very strange, after his having made that statement, that you would suggest that what is being provided is sufficient to carry on the service that is deemed necessary.

Mr. McLeish: What appears in the estimates is rolled up from what the region demands.

Dr. Stebastyen is very anxious to get in here, so I am going to ask him to speak.

[Traduction]

Comme l'a dit M. McDermid, il semble que vous ayez un excédent de bagages à Mirabel, mais il devrait exister des mécanismes qui permettent de s'adapter aux fluctuations et à la croissance du trafic. Cela ne se fera pas tout seul.

M. McLeish: Monsieur le président, 1979 et 1980 ont été des années difficiles, car il y a eu beaucoup de restrictions.

Je tiens à signaler que le Livre bleu reflète les demandes soumises par les régions pour l'exploitation des aéroports en 1981-1982. Ainsi, la région établit ses prévisions et les demandes qu'elle fait reflète les besoins accrus en exploitation et en entretien par suite d'une augmentation du trafic. Nous n'avons pas reçu de rapport indiquant qu'il faudrait fermer des aéroports, faute de ressources pour l'exploitation et l'entretien. Nous n'avons pas eu vent de cela.

M. Mazankowski: Monsieur McLeish, c'est ce que nous a dit M. Rohr. Il a parlé de restrictions des ressources et il a dit:

Pour faire face à la situation, Transport Canada a décidé de restreindre certains services, notamment l'entretien des aéroports.

Il a ajouté que le ministère avait autrefois un service continu, dans les aéroports internationaux notamment.

Ce n'est plus possible. Quand il y aura des tempêtes de neige, il se peut que nous devons fermer l'aéroport le temps de faire venir une équipe . . .

Cette année, l'hiver a été clément et il n'y a pas eu beaucoup de neige et de mauvais temps.

Dans le Nord, nous avons dû fermer certains aéroports pendant quelques heures.

M. Rohr a dit qu'il serait possible de s'accommoder des restrictions financières si le ministère avait plus de latitude en ce qui concerne les services n'ayant pas trait à la sécurité.

Néanmoins, il a dit que la bureaucratie actuelle posait certaines difficultés.

C'est une sorte de dichotomie. Nous sommes pressés de toutes parts et nous devons faire des compressions pour . . . Des décisions qui sont prises en dehors du ministère empêchent l'exploitation efficace . . .

Je suis sûr, monsieur McLeish, que M. Rohr ne disait que la vérité et c'est pourquoi je ne puis pas m'empêcher d'être de tout cœur avec lui. Je trouve étrange, après avoir entendu ce qu'il avait à dire, que vous disiez à votre tour que les ressources suffisent aux services jugés nécessaires.

M. McLeish: Les prévisions budgétaires reflètent les estimations régionales.

M. Stebastyen brûle d'envie de vous répondre. Je lui cède donc la parole.

[Text]

Mr. Stebastyen: Just to support Mr. McLeish with some quantitative assistance, first of all, the number of man-years is related to the size of traffic. Secondly, as Mr. McLeish said, the level of service was not reduced at Calgary. Calgary has a very high level of service. The third point is that yes, we have a very aggressive, young airport manager and he wants the best for his airport. Now that best, whatever it is, might not be affordable at this date but he is not suffering. He is suffering from the same problem we all suffer from, in that we are working in a bureaucracy, but he is coping pretty well, because he is doing a pretty good job. Finally, there was no cutback in the hours of operation, either in the north or elsewhere.

The Chairman: Mr. Mazankowski, were you quoting from your own notes?

Mr. Mazankowski: No, I am quoting from a newspaper article.

The Chairman: Would you name the newspaper and the date, please?

Mr. Mazankowski: The *Edmonton Journal*, Monday, September 29, 1980, the day we were there.

I guess I am caught in the crossfire. We have two officials saying different things. I find that very strange.

Mr. Deniger: Just like a court of appeal.

Mr. Stebastyen: If I may add, in addition to this, we are in the process of conducting an airport staff organization study to ensure that the proper levels of manpower and type of manpower and quality of manpower are available for airports. Calgary is named as one of the airports that will be studied.

The Chairman: Two minutes, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: All right, I am going to go on to something else. I would like to have pursued that a little further.

They tell me, Mr. Chairman, Mr. McLeish, that the installation of the Jet System in the air operation centre in Edmonton is being delayed because of the transfer of some necessary hardware from there to Toronto. Is that correct? If so, what kind of delay are we looking at?

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, yes, we are looking at a delay. Edmonton is going to be the last location to be outfitted with JETS and I believe it is going to be running about two years behind.

Mr. Mazankowski: When was it scheduled for completion?

Mr. McLeish: For some time we have known that it is scheduled for the 1982-83 period.

Mr. Mazankowski: And it is now going to be delayed until when?

• 1635

Mr. McLeish: No, no. It is still scheduled for 1982-83.

Mr. Mazankowski: I see.

Mr. McLeish: But everything else will be in this year in the line of jets. It was partially an equipment problem but there

[Translation]

M. Stebastyen: Je voudrais fournir ici quelques chiffres. Le nombre d'années-personne dépend du trafic. Deuxièmement, le service n'a pas été diminué à Calgary. Calgary est très affairé. Troisièmement, il y a là-bas un jeune directeur d'aéroport très dynamique qui veut ce qu'il y a de mieux. Il se peut que nous n'ayons pas les moyens de le lui donner maintenant, mais il ne souffre pas outre mesure. Il est dans la même situation que nous tous, il doit s'accommoder de la bureaucratie, et je dois admettre qu'il se débrouille bien. En terminant, il n'y a pas eu de réduction du nombre des heures d'exploitation, dans le nord ou ailleurs.

Le président: Monsieur Mazankowski, est-ce que vous citez d'après vos propres notes?

M. Mazankowski: Non, je citais un article de journal.

Le président: Pouvez-vous nous donner le nom de ce journal et la date?

M. Mazankowski: Il s'agit du *Edmonton Journal* du lundi 29 septembre 1980. Nous étions là-bas à ce moment-là.

Je suis coincé ici, car les témoignages des deux fonctionnaires ne concordent pas. Je trouve cela très étrange.

M. Deniger: C'est un peu comme une cour d'appel.

M. Stebastyen: J'ajoute que nous sommes en train de faire une étude du personnel de nos aéroports afin de nous assurer que nous avons assez de personnel compétent en place. Calgary fera l'objet d'une étude de cas.

Le président: Monsieur Mazankowski, vous n'avez plus que deux minutes.

M. Mazankowski: D'accord. Je passerai à autre chose. J'aurais voulu approfondir cette question.

Monsieur le président, on me dit que les installations pour le système de contrôle intégré au centre aérien d'Edmonton seront retardées à cause du transport d'équipements entre Edmonton et Toronto. Suis-je bien renseigné? Le cas échéant, quelle durée aura le retard?

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Monsieur le président, il y aura un retard. Edmonton sera le dernier endroit ainsi équipé et je pense qu'il y aura deux ans de retard.

M. Mazankowski: Quand prévoit-on que ce sera terminé?

M. McLeish: On prévoit que les travaux démarreront en 1982-1983.

M. Mazankowski: Et quand seront-ils terminés?

M. McLeish: Non, c'est toujours prévu pour 1982-1983.

M. Mazankowski: Je vois.

M. McLeish: Mais tout le reste sera fait cette année. C'était surtout une question d'équipement, mais aussi de formation du

[Texte]

was also a question of training of staff. In the meantime, we have put in additional equipment on an interim basis, some digitized equipment that served Moncton. It was sort of the forerunner to JETS which were put into Moncton quite a few years ago and replaced by the first jet installation at Moncton. We put that in to handle the oilpatch area, and I am pleased to say that it has made a significant difference and appears to be working quite well.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I do not see anything in the estimates to cover any expenditures for the improvement of the parking area in the Edmonton airport. Can anyone enlighten me on that?

The Chairman: Dr. Stebastyen.

Mr. Stebastyen: My understanding is that it is in the B budget.

Mr. Mazankowski: What is it? What are we looking at? While that is being obtained, Mr. Chairman, I will continue. I have been in touch with controllers in the Montreal area further to what we discussed this morning. I understand that relations are somewhat strained in that area as well. All overtime is now compulsory in the Montreal area, and there is some question as to whether that is a general directive. Also, no sick leave or special leave is being allowed, and that was a retroactive order. Apparently the directive was issued on March 27 to take effect on March 16. There is also complaint of a serious staffing problem. For example, between the period of 3 to 11 there are generally six controllers on duty in the terminal sector; that has now been reduced to four. In the 4 to 12 period there are two controllers on duty, placing some very heavy strain on these people who are now forced to work overtime.

Mr. Arpin indicated that this was part and parcel of the effort to negotiate. My understanding is that there are no negotiations now, pending the Hay study. Surely, if that is the case it would seem somewhat strange to me that this sort of jockeying between management and the workers should be going on at this time. It would seem to me that this would be the time to try to create a positive climate rather than the prospect of creating discord and disharmony. I am wondering if Mr. Arpin would care to comment, or Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, the situation at Montreal is a fluid one; it is changing daily. As a matter of fact, today there was a request to the courts with respect to 51 employees and as to whether or not show-cause action should be taken against them. I have not yet heard the decision of the courts with respect to those 51 controllers.

Mr. Mazankowski: Arising from?

Mr. McLeish: Arising from their reporting sick, refusing to work and other circumstances during the last two to three weeks, subsequent to the case of the five controllers where show-cause action was granted. The circumstances here are being observed on an hour-to-hour basis by Mr. Peter Proulx, the Director of Air Traffic Services. What I would like to do is—I presume we are meeting this evening . . .

Mr. Mazankowski: Yes.

[Traduction]

personnel. Entre-temps nous avons installé de l'équipement numérique supplémentaire à titre provisoire, notamment pour desservir Moncton. C'était les précurseurs des systèmes de contrôle intégré mis en service pour Moncton il y a quelques années. Cet équipement semblerait avoir donné de bons résultats.

M. Mazankowski: Je ne trouve aucun poste dans le budget pour l'amélioration du parc de stationnement de l'aéroport d'Edmonton.

Le président: Monsieur Stebastyen.

M. Stebastyen: Ce crédit figure dans le budget B.

M. Mazankowski: Pendant qu'on cherche ces chiffres, je vais poursuivre, monsieur le président. J'ai contacté plusieurs contrôleurs aériens de la région de Montréal au sujet de la question dont nous avons parlé ce matin. Les relations sembleraient tendues. Toute heure de travail supplémentaire doit désormais être payée dans la région de Montréal, mais il n'est pas encore certain qu'il s'agisse d'une directive générale. De plus, on n'accorde ni congé de maladie ni congé spécial, également à titre rétroactif. Cette directive aurait été émise le 27 mars avec effet rétroactif au 16 mars. Il paraît en outre qu'il y a de graves problèmes de personnel. Ainsi entre 3 h 00 et 11 h 00, six contrôleurs étaient de garde dans le terminal alors que maintenant ce nombre a été ramené à quatre. De 4 h 00 à 12 h 00, il n'y a que deux contrôleurs de garde, ce qui met à rude épreuve les personnes obligées ainsi à faire des heures supplémentaires.

D'après M. Arpin, ceci fait partie de la procédure de négociations. Or, il paraît que les négociations ne reprendront pas tant que l'étude Hay ne sera pas terminée. S'il en est bien ainsi, je trouve ce genre de manœuvre entre la direction et les employés plutôt étrange. J'aurais cru qu'on aurait cherché à instaurer l'harmonie plutôt que la discorde en attendant la reprise des négociations. J'aimerais savoir ce que M. Arpin ou M. McLeish pensent.

M. McLeish: La situation à Montréal est très instable. Elle change d'un jour à l'autre. Les tribunaux ont été saisis aujourd'hui même d'une demande de poursuites à l'encontre de 51 employés. Je ne sais pas quel a été le verdict du tribunal.

M. Mazankowski: Poursuites à la suite de quoi?

M. McLeish: Les contrôleurs s'étaient portés malades et avaient refusé de travailler au cours des deux ou trois semaines écoulées à la suite des poursuites intentées avec succès contre cinq contrôleurs. M. Peter Proulx, directeur des services du trafic aérien, suit le déroulement de ces événements d'heure en heure. Comme il y aura sans doute une réunion ce soir . . .

M. Mazankowski: En effet.

[Text]

• 1640

Mr. McLeish: . . . we will get hold of the status at the end of this meeting this afternoon and be prepared to speak to it at the evening session.

The Chairman: I will give Dr. Stebastyen an opportunity to reply to the previous question if he has the information.

Mr. Stebastyen: I would estimate that the cost is roughly \$4.7 million and we have a complete design on the shelf and just as soon as moneys are available and we get the direction we can proceed.

Mr. Mazankowski: I did not hear the last.

Mr. Stebastyen: Just as soon as moneys are available and direction is given we can proceed.

Mr. Mazankowski: But it has not been approved. There has been no approval in so far as funding allocation is concerned, is that correct?

Mr. McLeish: Mr. Chairman, there are a number of (B) capital items for 1981-82 in the envelope for which we are awaiting approval to proceed on. We can only await that. It is going to go through the normal processing. The envelope has been looked at in principle by the economic development committee with respect to capital investment requirements for the air administration for 1981-82, but there are still other actions to be taken with respect to the Treasury Board giving approval there, et cetera. There is still quite a bit of approval processing to be done.

Mr. Mazankowski: But this is totally cost recoverable . . .

The Chairman: Thank you very much. I am going to have to cut you off now, Mr. Mazankowski.

Mr. Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président. Je vous avais avisé, ce matin, de mon intention de commencer ces 15 minutes sur une question concernant le prix que les transporteurs internationaux ont à payer pour leur pétrole aux divers aéroports canadiens et j'avais donné comme exemple les aéroports de Gander, Dorval, Malton et Vancouver. Ce que je voudrais savoir plus particulièrement, est-ce qu'il y a une différence de prix à ces quatre aéroports, et si oui, pourquoi?

The Chairman: Mr. Potvin.

Mr. Larry Potvin (Director General, Policy Planning and Programming (Air), Department of Transport): Mr. Chairman, yes, there is a difference in the price that is paid for the fuel at those airports.

To understand why there is a difference you have to understand the government's oil compensation policy. What happens is that international carriers have been paying essentially world prices for aviation fuel east of the Ottawa valley line from the beginning; west of the valley line the international carriers have been given compensated prices.

At Mirabel the fuel is a mixture of both and as a consequence of that the price varies between the two. The price that is paid by the carrier varies also according to the kind of

[Translation]

M. McLeish: Nous ferons des recherches à la fin de la séance de cet après-midi et nous pourrions vous en parler ce soir.

Le président: M. Stebastyen peut répondre à la question précédente s'il possède l'information nécessaire.

M. Stebastyen: J'imagine que le coût doit atteindre \$4.7 millions environ, et nous pourrions commencer dès que les sommes nécessaires seront débloquées puisque les plans sont terminés.

M. Mazankowski: Je n'ai pas entendu le dernier point.

M. Stebastyen: Dès que les sommes nécessaires seront débloquées et qu'on nous donnera le feu vert, nous pourrions commencer.

M. Mazankowski: Mais le projet n'a pas encore été approuvé. Le financement du projet n'a pas été approuvé, n'est-ce pas?

M. McLeish: Monsieur le président, l'enveloppe contient un certain nombre de postes (B) pour 1981-1982, et nous attendons qu'ils soient approuvés. Nous sommes obligés d'attendre. Les démarches normales sont en cours. Le Comité du développement économique a approuvé cette enveloppe en principe et en particulier les besoins en capitaux pour l'Administration des transports aériens pour 1981-1982, mais nous attendons toujours l'approbation du Conseil du Trésor, etc. Le processus d'approbation n'est donc pas tout à fait terminé.

M. Mazankowski: Mais ce sont des coûts qui sont entièrement remboursables . . .

Le président: Merci beaucoup. Je suis désolé, monsieur Mazankowski, mais je dois vous interrompre.

Monsieur Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman. I announced this morning that I intended starting these 15 minutes with fuel costs in Canadian airports, the prices paid by international carriers and I gave you a few examples: Gander, Dorval, Malton and Vancouver. I would like to know if there is a price differential between these four airports and, if the answer is affirmative, why?

Le président: Monsieur Potvin.

M. Larry Potvin (directeur général, Planification et programmation de la politique (Air), ministère des Transports): Monsieur le président, le prix du carburant est effectivement différent dans les aéroports que vous avez mentionnés.

Pour comprendre cette différence, vous devez comprendre la politique de compensation des prix du pétrole du gouvernement. En effet, les transporteurs internationaux ont payé jusqu'à maintenant des prix équivalant aux prix mondiaux dans les aéroports à l'est de la vallée de l'Outaouais et, dans ceux qui se trouvent à l'ouest, ils ont pu acheter du carburant à des prix compensés.

A Mirabel, le régime est mixte et, par conséquent, les prix varient entre l'un et l'autre extrême. Les prix dépendent également du genre de contrat signé avec les fournisseurs et

[Texte]

contractual arrangement he has with the supplier and also the volumes that he gets. In Gander, for example, foreign carriers would be paying about \$1.60 per gallon; that was an average over the last years. As I say, that is an average because we are not privy to exactly what each carrier pays. At Mirabel the price . . .

Mr. Deniger: At Dorval?

Mr. Potvin: Or Dorval, it does not matter.

Mr. Deniger: Okay.

Mr. Potvin: You asked for international, and since the international flights are basically from Mirabel, I am giving you Mirabel.

Mr. Deniger: Okay.

Mr. Potvin: It is \$1.20 to \$1.60 depending upon where the primary crude product came from. In Toronto it is from \$1 to \$1.40; and in Vancouver it is about the same. That is the range. The range is wide because, as I say, the oil companies themselves charge a price based essentially on what the market can bear.

M. Deniger: Je pose cette question, monsieur le président, pour essayer de bien comprendre la portée et l'étendue de cette nouvelle taxe qui est prévue, en ce qui a trait justement à la consommation internationale d'essence chez les transporteurs. Alors, ma question, à ce moment-là, est la suivante: est-ce que cette taxe-là va changer de façon significative le prix du pétrole à Gander et à Mirabel ou est-ce qu'elle aura un impact seulement, comme vous l'avez décrit, à l'ouest de la vallée de l'Outaouais?

• 1645

Mr. Potvin: So far as international or foreign carriers are concerned . . .

Mr. Deniger: Yes, of course.

Mr. Potvin: . . . it is not a tax, it is an extra charge.

Mr. Deniger: Well, a surcharge.

Mr. Potvin: So far as foreign carriers are concerned, in Gander it will have no impact; in Mirabel, it will have an impact depending upon what the carrier was paying before; and then west of the Ottawa Valley, it will have an impact depending upon what the carrier was paying before. So if the carrier was paying, in 1980, \$1.40, and you take the world price now of \$1.60, he will be paying another 20 cents a gallon.

M. Deniger: Je trouve cela vraiment intéressant. C'est peut-être une des raisons pour lesquelles il y a tellement de transporteurs aériens qui veulent atterrir à Toronto au lieu, peut-être, de s'arrêter à Montréal auparavant.

Monsieur le président, je voudrais continuer sur ce dossier-là. J'aimerais savoir, monsieur McLeish, quelle est l'étendue de vos responsabilités, parce que cela fait un bout de temps que j'ai quitté Transports Canada, concernant le "policy making" de tout le mouvement. Avant, il y avait une division à Transports Canada, qui s'appelait "policy and planning", et qui avait un certain rôle à jouer dans la politique aérienne. Est-ce

[Traduction]

également des volumes de carburant acheté. A Gander, par exemple, les transporteurs étrangers paient environ \$1.60 le gallon, c'est la moyenne de l'année dernière. Je le répète, il s'agit d'une moyenne, car nous ne savons pas exactement ce que chaque transporteur paie. A Mirabel, le prix . . .

M. Deniger: A Dorval?

M. Potvin: A Dorval, c'est la même chose.

M. Deniger: D'accord.

M. Potvin: Vous m'avez posé une question au sujet du trafic international, et si je vous cite Mirabel c'est que la plupart des vols internationaux passent par Mirabel.

M. Deniger: D'accord.

M. Potvin: Ces prix vont de \$1.20 à \$1.60, selon l'origine du pétrole brut. A Toronto, le prix varie de \$1.00 à \$1.40 et, à Vancouver, il est à peu près équivalent. Cela vous donne une idée. L'écart est assez grand, parce que les compagnies pétrolières se fondent sur les conditions du marché pour fixer le prix.

Mr. Deniger: Mr. Chairman, I ask this question because I want to understand the scope of this new tax on international fuel consumption among carriers. And I ask the following question: is this tax going to change in a very significant way the price of fuel in Gander and Mirabel or will it have an impact only to the west of the Ottawa Valley?

M. Potvin: Pour ce qui est des transporteurs internationaux ou étrangers . . .

M. Deniger: Évidemment.

M. Potvin: . . . il ne s'agit pas d'une taxe, mais d'une redevance supplémentaire.

M. Deniger: Une taxe, en quelque sorte.

M. Potvin: Les transporteurs étrangers n'en sentiront pas les effets à Gander mais, par contre, à Mirabel cela dépendra de ce qu'ils payaient auparavant. D'un autre côté, à l'ouest de la vallée de l'Outaouais, cela dépendra de ce que les transporteurs payaient auparavant. Si en 1981 ils payaient leur carburant \$1.40 le gallon, puisque le prix mondial atteint maintenant \$1.60, ils devront payer 20c. de plus.

Mr. Deniger: This is very interesting. This might be one of the reasons why so many carriers want to land in Toronto instead of Montreal where they used to land.

Mr. Chairman, I want to pursue the same line of questioning. Mr. McLeish, I have left Transport Canada a long time ago, and I have lost touch. What is the scope of your responsibilities concerning policy making in a general way? There used to be a division in Transport Canada, the Policy and Planning Division, and it used to play a certain role in air policy. Today, are you the one in charge of policy planning?

[Text]

que maintenant c'est vous qui avez la main sur la politique aérienne à Transports Canada?

Mr. McLeish: Mr. Chairman, in 1976 the air policy group was transferred from the departmental headquarters to the air administration to enable the air administration to have a balanced approach to policy, planning and program, and the air policy is, in fact, developed in the air administration. It is then done in consultation with the assistant deputy minister for co-ordination to ensure that any impact by proposed air policy on the other modes is looked at.

But, yes, the expertise for developing air policy rests with the air administration.

M. Deniger: Quel rôle jouez-vous, si vous en jouez un évidemment, dans les traités bilatéraux que le Canada peut avoir avec certains pays telle la Grande-Bretagne, par exemple? Est-ce que vous avez un représentant? Est-ce que vous avez un mot à dire là-dedans?

Mr. McLeish: Yes, Mr. Chairman, I can give a fairly comprehensive answer.

To start off with, there is an interdepartmental committee, which I chair, at which we discuss the Canadian need for a particular position on bilateral negotiations, and in attendance at the inter-departmental committee are the representatives of the CTC; External Affairs; Industry, Trade and Commerce; plus, of course, air administration personnel; and one of the individuals who plays a very prominent part is the chief air negotiator for Canada.

It is normal practice for the representatives to discuss the needs for a definitive policy in a particular negotiation and to set up an appropriate sub-committee to prepare recommendations and to develop a plan for consultation with the carriers, and to decide what role the carriers will play in a specific negotiation. Then a position paper is developed and submitted to each of the ministers of the involved departments and ultimately the ministerial comments are returned with the position paper to the inter departmental committee where we take the final action; and if it is necessary, and we are instructed, to prepare a Cabinet document for any special direction, we then do so.

M. Deniger: Est-ce que vous avez participé à l'entente bilatérale entre le Canada et la Grande-Bretagne qui a été ratifiée en 1980?

• 1650

Mr. McLeish: Yes, the Air Administration participated, and I chaired the majority of the meetings that were held where the conditions were developed and the recommendations developed for the ministers.

M. Deniger: Est-ce que vous êtes satisfait de cette entente bilatérale? Est-ce que vous trouvez que les intérêts canadiens sont bien servis? Par intérêts canadiens, je parle évidemment du peuple canadien et d'Air Canada, qui est un des participants.

[Translation]

M. McLeish: Monsieur le président, en 1976 le groupe de la politique aérienne est passé du bureau général du ministère à l'Administration des transports aériens, ce qui a permis à cette dernière d'aborder les questions de politique, de planification et de programme d'une façon plus concertée; en réalité la politique aérienne est arrêtée par l'Administration des transports aériens. Le processus se fait en consultation avec le sous-ministre adjoint chargé de la coordination qui vérifie quels seront les effets sur les autres moyens de transport des politiques qu'on se propose d'adopter à l'Administration.

De toute façon, effectivement, c'est l'Administration des transports aériens qui s'occupe de la politique aérienne.

Mr. Deniger: When Canada has bilateral treaties with other countries like Great Britain, do you have a role to play and what is it? Is there a representative from your administration? Do you have any influence?

M. McLeish: Oui, monsieur le président, je vais pouvoir vous répondre d'une façon assez exhaustive.

Pour commencer, nous avons un comité interministériel, que je préside, qui discute des besoins du Canada qui pourraient justifier des négociations bilatérales. Des représentants de la Commission des transports, des Affaires indiennes, de l'Industrie et du Commerce et, bien sûr, de l'Administration des transports aériens, participent à ce comité. Le chef négociateur pour les affaires aériennes du Canada joue un rôle particulièrement important à ce comité.

En règle générale, ces représentants discutent des politiques que nous devons défendre au cours de ces négociations et ils nomment des sous-comités qui sont chargés de préparer des recommandations et de mettre au point des plans de consultation avec les transporteurs; ils décident de plus quel rôle les transporteurs seront appelés à jouer au cours de négociations données. Un document de travail est ensuite préparé et soumis aux ministres en cause qui font des observations et qui renvoient le tout au comité interministériel qui prend une décision finale. Au besoin, on nous demande de préparer un document à l'intention du Cabinet, s'il nous faut des directives particulières.

Mr. Deniger: An agreement between Canada and Great Britain was ratified in 1980; what was your participation to this agreement?

M. McLeish: Oui, l'Administration canadienne des transports aériens y a participé, et j'ai présidé la plupart des séances où l'on a élaboré des modalités et des recommandations à l'intention des ministres.

Mr. Deniger: Are you pleased with this bilateral agreement? Do you think that Canadian interests have been well served? And by Canadian interests, I am referring to the people of Canada and to Air Canada, which is one of the participants.

[Texte]

Mr. McLeish: Do you expect me to give my personal views on whether I was satisfied or not?

M. Deniger: Oui, parce que vous êtes en fait, et je reprends un petit peu ce que M. Maltais disait, le principal conseiller en matière aérienne. Vous avez vous-même dit que vous présidiez ce comité-là. Alors, moi, personnellement, je vais vous donner tout de suite mon opinion, je considère que cette entente-là est mauvaise, et je ne suis pas le seul à le dire.

Le ministre, le 3 décembre, disait qu'il était surpris qu'il n'y fait pas plus de gens qui l'aient félicité de cette entente-là, avec M. Gianno, et a dit que quant à lui, c'était mauvais. Hier, à Vancouver M. Taylor a répété encore une fois que c'était mauvais pour l'industrie canadienne, pour Air Canada et pour le peuple canadien. Vous étiez le président du conseil qui a discuté de ce trait-là. On dit que ce n'est pas un bon traité. Évidemment, la décision n'est pas la vôtre; la décision est celle du ministre. Mais vous, comme personne, comme administrateur de l'air, est-ce que vous trouvez que c'est un bon traité? Personnellement.

Mr. McLeish: I attempted, Mr. Chairman, during the course of the meetings where we developed recommendations to ministers, to influence the position that Canada was to take and was unsuccessful in having my own personal views incorporated into the recommendations that went to ministers. The representatives of the various departments and of the CTC, their views prevailed and those of the negotiator. As to whether those views were correct or not, that will be judged by time, and you have indicated early reaction from certain individuals who did not obtain what they thought they should have, and I feel it is premature for them to judge also.

M. Deniger: En fait, monsieur McLeish, une autre fois, on est d'accord. Vous avez dit que votre recommandation n'a pas été suivie. Donc, je prends pour acquis que, si elle n'a pas été suivie, c'est qu'elle était différente de ce qui est recommandé. Ce qui a été fait, quant à moi, est nul. Cela ne vaut rien. C'est désastreux même. Je ne peux pas m'imaginer, moi, qu'on puisse même considérer maintenant, dans nos traités bilatéraux avec l'Allemagne de l'Ouest, de permettre à Lufthansa d'avoir les mêmes droits que British Airways. En des gros problèmes que l'on a au Canada, justement dans le domaine international de l'aviation, c'est de permettre à des transporteurs étrangers de faire la navette un peu partout au Canada. Déjà, c'est difficile pour moi d'accepter Mirabel-Toronto. Mais là, si on va Mirabel-Toronto-Winnipeg-Calgary-Vancouver, cela n'a plus de bon sens! On a un transporteur national qui est Air Canada. Air Canada a des responsabilités, c'est un employeur principal au Canada. Son trafic va diminuer. Il a un rôle justement de servir de *feeder* entre les aéroports régionaux et Toronto ou Montréal.

Plus on va permettre ce genre d'inclusion au pays, plus cela va être difficile pour Air Canada... d'autant plus qu'Air Canada n'a rien obtenu en échange. Ceux qui me connaissent savent que je ne suis pas le plus grand défenseur d'Air Canada. Mais, dans ce dossier-là, ils ont absolument raison et je suis content, monsieur McLeish, de voir que vous n'étiez pas nécessairement d'accord avec ce qui a été proposé. J'espère que

[Traduction]

M. McLeish: Voulez-vous savoir si j'étais satisfait personnellement?

Mr. Deniger: Yes, because, as Mr. Maltais was saying, you are the main air transport advisor. You said yourself that you chaired the committee. I will tell you right away that personally I think the agreement is bad, and I am not the only one who holds this opinion.

On December 3, the minister said he was surprised that more people were not pleased about the agreement. Mr. Taylor and Mr. Gianno came before the committee and said they thought it was a bad agreement. Yesterday in Vancouver, Mr. Taylor repeated that he thought it was a bad agreement for Canadian industry, for Air Canada and for the people of Canada. You were the chairman of the committee that discussed this treaty. Some think it is not a good treaty. Of course, the decision was not made by you, it was made by the minister. However, as the Air Administrator, do you think it is a good treaty? I would like to know your personal opinion.

M. McLeish: Pendant les réunions où nous avons élaboré des recommandations à l'intention des ministres, monsieur le président, j'ai essayé d'influencer la position que devait prendre le Canada et je n'ai pas réussi à faire incorporer mes opinions personnelles dans les recommandations aux ministres. Les opinions des représentants des divers ministères, de la Commission canadienne des transports et du négociateur l'ont emporté. C'est le temps qui nous dira si ces opinions étaient fondées ou non, et vous avez fait allusion à des réactions de certaines personnes qui n'ont pas obtenu ce qu'elles voulaient, et j'estime qu'il est un peu prématuré pour elles également pour se prononcer.

Mr. Deniger: Once again we agree, Mr. McLeish. You said that your recommendation was not followed. I assume therefore, that if it was not followed, it was different from the ultimate recommendation. I think that what was done is worthless. I would even go so far as to say it is disastrous. I cannot imagine how we can consider giving Lufthansa, through our bilateral treaties with West Germany, the same rights as British Airways. One of the major problems we have in international aviation in Canada is the fact that we allow foreign carriers to travel around all over Canada. I find it difficult to accept the fact that we have both Mirabel and Toronto. But the situation becomes utterly ridiculous when we remember that there is not only Mirabel and Toronto, but also Winnipeg, Calgary and Vancouver. We have a national carrier—Air Canada. Air Canada has responsibility, it is a major employer in Canada. Air Canada's traffic is going to drop. Its role is to feed people from regional airports to Toronto or Montreal.

The more we allow this type of activity by foreign carriers in the country, the more difficult it is going to be for Air Canada, particularly since it received nothing in exchange. People who know me know that I am not Air Canada's greatest defender. But it is absolutely right on this matter. I am pleased to hear, Mr. McLeish, that you did not necessarily agree with the proposal that was made. I hope you will continue to try to

[Text]

vous allez continuer, en fait, cette lutte et empêcher Lufthansa d'obtenir tout ce qu'ils veulent. Parce que vous le savez vous-même. Quelles sont les conséquences, par exemple, selon vous, comme administrateur de l'air, de la décision de l'Allemagne de l'Ouest et de Lufthansa de changer d'idée à la dernière minute et d'imposer à Air Canada des décisions de vols très difficiles pour cet été? Êtes-vous au courant, d'abord, de ces décisions de Lufthansa? Quel impact cela peut-il avoir sur Air Canada et sur le mouvement canadien des passagers qui veulent voyager Europe-Canada cet été?

The Chairman: You have two minutes left, Mr. Deniger. Mr. McLeish.

Mr. McLeish: With respect to whether or not my personal views prevail, I am totally accustomed, after many years in the public service, to putting forward recommendations and having them looked at and turned down in favour of something else.

• 1655

Mr. Deniger: On this one, I will go to bat for you.

Mr. McLeish: All I can say is that I think the role External Affairs plays in these bilateral agreements is a very important one. Quite often External Affairs brings advice to our committee which has to be given full cognizance. I would suggest that it is not purely the interests of commercialism, of carriers, which prevail in bilateral air agreements; and that has to be recognized.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, Monsieur Deniger.

Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman.

Just a couple of points before we get into discussion on the estimates.

The Chairman: Before you begin, may I tell you that one of the gentlemen who was here this morning had an answer for a question you asked, if you would like him to give you that now.

Mr. McDermid: If he has it and it does not take away from my time, sure.

Mr. Stebastyen: We just summarized on paper, in some detail, your question about what specifically we are going to do in Terminal I at Toronto.

Mr. McDermid: Fine. Thank you.

The Chairman: It has not taken any time, either.

Mr. McDermid: Through you to the parliamentary secretary—on Tuesday, April 14, at 9.00 or 9.30 o'clock, I believe it is, we have been invited to attend a briefing on the proposed master plan for Toronto International Airport. I assume the House will still be in session at that time. Might I respectfully suggest to you, sir, that the ministry might put on one of their planes to take the members down for that particular meeting and bring them back again? I would imagine the minister would be travelling that way, and if he could offer that to the members—because I know they will want to be back in the

[Translation]

prevent Lufthansa from obtaining what it wants. Can you tell us, as Air Administrator, what the consequences of the decision by West Germany and Lufthansa to change their minds at the last minute and to force Air Canada to accept very difficult flight schedules for this summer? First of all, are you familiar with these decisions by Lufthansa? What impact might they have on Air Canada and on travel by Canadians between Europe and Canada this summer?

Le président: Il vous reste deux minutes, monsieur Deniger. Monsieur McLeish.

M. McLeish: Puisque je suis fonctionnaire depuis longtemps, j'ai tout à fait l'habitude de proposer des recommandations et de les voir rejetées en faveur d'une autre solution.

M. Deniger: A ce sujet, je vais vous défendre.

M. McLeish: Tout ce que je puis dire, c'est que le rôle que joue le ministère des Affaires extérieures dans ces accords bilatéraux est très important. Le ministère des Affaires extérieures donne souvent des conseils à notre comité qui doit être extrêmement bien informé. Je dirais que dans les accords bilatéraux concernant les questions aériennes, il n'y a pas uniquement les intérêts commerciaux des transporteurs qui dominent, et il faut le reconnaître.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

Monsieur McDermid.

M. McDermid: Merci, monsieur le président.

Je voudrais discuter de quelques points avant de passer aux prévisions budgétaires.

Le président: Avant que vous ne commenciez, je dirais qu'un témoin qui était là ce matin a la réponse à une question que vous avez posée, si vous lui permettez de vous la donner maintenant.

M. McDermid: Si on ne prend pas sur mon temps, d'accord.

M. Stebastyen: Nous avons résumé par écrit et en détail ce qu'il en était précisément pour nos plans se rapportant à l'aérogare I de Toronto.

M. McDermid: Très bien. Merci.

Le président: Ça n'a pas pris de temps.

M. McDermid: Je voulais dire au secrétaire parlementaire que le mardi 14 avril à 9h00 ou 9h30 nous sommes invités à assister à une séance d'information pour nous exposer le plan directeur proposé pour l'aéroport international de Toronto. Je pense que la Chambre n'avait pas encore ajournée. Puis-je respectueusement proposer que le ministère mette à la disposition des députés un de ses avions? Je suppose que le ministre va voyager ainsi et il pourrait en faire profiter les députés, car nous voudrions être de retour à la Chambre l'après-midi. Pouvez-vous examiner cette question?

[Texte]

House of Commons that afternoon. Would you look into that for us?

Mr. Bockstael: I will carry that message to the minister and see if it can be accommodated.

Mr. McDermid: Thank you very much.

Getting into some of the estimates here, I just want to ask a little about the Pickering site. It is referred to in the estimates, on page 30-52 as, Toronto International Airport No. 2. The current estimated total cost is \$140,503,000, of which \$128,-795,000 forecast has been spent. In the estimates for 1981-82 there is an item of \$3,259,000, if I am not mistaken. Am I correct there?

Mr. Bockstael: Correct.

Mr. McDermid: You will have to explain this to me.

Mr. Bockstael: Yes, Mr. Potvin will explain it.

Mr. McDermid: Okay. What is the \$3,259,000 to be used for?

Mr. Potvin: As you know, under the Expropriation Act there are a number of avenues one can take to get additional moneys from the government for the property that has been expropriated. The money is carried as a contingency against settlement of those legal claims.

Mr. McDermid: So that is a contingency fund for claims that have not to this date as yet been settled?

Mr. Potvin: That is right.

Mr. McDermid: How many claims do you have right now?

Mr. Potvin: I am not sure, because the actual settlement of the claim is done by the Department of Public Works. They manage the expropriation.

Mr. McDermid: Here we go again. So you have no idea. It is your land and it is in your budget, but you do not know how many people have claims against what you are willing to pay for. Is that what you are telling me? Even though . . .

Mr. Potvin: I am saying that in the division of responsibilities between departments in the federal government, the Department of Public Works has the responsibility for the acquisition of land.

Mr. McDermid: For you.

Mr. Potvin: For Transport and for every other department.

Mr. McDermid: For the government; okay. But Public Works does not say to Transport, look, we are having trouble getting your and; we have 10 claims, 100 claims.

Mr. Potvin: That information is available, sir—the number of outstanding claims. I just do not have it with me. But we could provide it.

Mr. McDermid: All right. I would like to find out how many outstanding claims there are.

[Traduction]

M. Bockstael: Je vais transmettre le message au ministre et voir si on peut procéder ainsi.

M. McDermid: Merci beaucoup.

Passons au budget. Je voudrais poser des questions au sujet de Pickering. On trouve dans le budget à la page 30-53, cette question de l'aéroport international de Toronto n° 2. Le coût total estimatif courant est de 140,503,000 dollars dont 128,-795,000 ont été dépensés. Les prévisions de 1981-1982, font état de 3,259,000 dollars, si je ne me trompe.

M. Bockstael: C'est exact.

M. McDermid: Il faudrait que vous m'expliquiez ceci.

M. Bockstael: M. Potvin va vous l'expliquer.

M. McDermid: D'accord. A quoi est destinée cette somme de 3,259,000 dollars?

M. Potvin: Comme vous le savez, en vertu de la Loi sur les expropriations, il y a plusieurs façons d'obtenir des fonds supplémentaires du gouvernement pour payer la propriété expropriée. L'argent est reporté à titre d'éventualités pour régler les réclamations.

M. McDermid: Il s'agit donc d'un fonds pour éventualités destiné à couvrir les réclamations en suspens?

M. Potvin: C'est exact.

M. McDermid: Combien de réclamations avez-vous à régler actuellement?

M. Potvin: Je n'en sais rien, car c'est le ministère des Travaux publics qui s'occupe des expropriations.

M. McDermid: C'est encore la même histoire. Vous n'en avez aucune idée? Il s'agit de vos affaires et de votre budget, mais vous ne savez pas combien de personnes ont fait des réclamations compte tenu de ce que vous voulez rembourser. C'est ce que vous me dites? Même si . . .

M. Potvin: Je dirais que compte tenu du partage des responsabilités entre les ministères fédéraux, c'est le ministère des Travaux publics qui est chargé de l'acquisition des terrains.

M. McDermid: Pour votre compte?

M. Potvin: Pour le compte du ministère des Transports et de tous les autres ministères.

M. McDermid: Pour le gouvernement, donc. Mais le ministère des Travaux publics ne dit pas au ministère des Transports ses difficultés à obtenir les terrains; fait-il état des réclamations?

M. Potvin: Ces renseignements sont disponibles. Nous pouvons vous fournir le nombre de réclamations en suspend . . .

M. McDermid: Parfait. J'aimerais savoir en effet combien il y en a.

[Text]

• 1700

In a rather brilliant speech of November 5, 1979, a speech by the then Minister of Transport, Mr. Mazankowski, to the Air Transport Association of Canada, he said, and I quote:

As yet I have no clear answer other than to state . . .

—referring to Pickering airport . . .

. . . that a fixed term should be set for 10 or 15 years, during which continuing alternative use of the land is guaranteed.

In other words, he was prepared, as minister, to authorize the department to go into long-term lease arrangements with individuals who were farming, specifically who were farming that area, or living there in homes that had been expropriated. Has the ministry done this with the lands? If so, do you find that there is more agricultural land being used now than there was when you took it over? If it is not being done, why is it not being done?

The Chairman: Mr. Potvin.

Mr. Potvin: Mr. Chairman, in the first instance, yes, there is more agricultural land in production now than there was when we acquired the property.

Second, as a follow-on to that, you indicated that the former minister had suggested that longer-term leases be granted to the tenants of the property, and a policy recommendation in that respect has been formulated and is under consideration at the present time by the minister.

Mr. McDermid: It has not been implemented yet, then?

Mr. Potvin: It has not been implemented yet.

Mr. McDermid: So the people who are there are on—what? A year-to-year, or two-year, or three-year lease? What are the terms? Or are they on a month-to-month basis?

Mr. Potvin: I am not sure that everybody is on the same lease, but certainly it is on a yearly basis. It is certainly not month to month, I am not sure whether it is for one year or two years.

Mr. McDermid: What is the time frame on this? It is in the minister's office now for his decision; does he have to make a recommendation to Cabinet? What is the procedure on this?

Mr. Potvin: The procedure, as I understand it, is that he would make the decision.

Mr. McDermid: Okay. What is the recommendation of the staff to the minister? Are you prepared to support, say, a 10-year lease, since they are bringing in a 10-year plan for Toronto International—which I would imagine would cover traffic for the next 10 years and would suggest that another facility might not be required for the next 10 years, or beyond, I would imagine—in fact, tying up the land, so that an individual who is working there can at least do some investing in buildings? I understand that some of the buildings are in disrepair.

[Translation]

Au cours d'un discours relativement brillant, fait le 5 novembre 1979 devant l'Association des transports aériens du Canada, M. Mazankowski, alors ministre des Transports, disait, et je cite:

Et jusqu'ici, je n'ai pas d'autre réponse à donner, en dehors du fait qu'il faudrait . . .

. . . ceci s'adressait à cette question de l'aéroport de Pickering.

. . . établir une échéance fixe pour dans 10 ou 15 ans, garantissant pour cette période l'utilisation du terrain à d'autres fins.

En d'autres termes, comme ministre, il était prêt à autoriser le ministère à passer des contrats à longue échéance avec les particuliers qui cultivaient ces terres ou qui habitaient dans des maisons qui ont été expropriées dans ce secteur. Est-ce que le ministère a procédé ainsi avec ces terrains? Si oui, est-ce que vous constatez qu'il y a plus de terres qui sont utilisées à des fins agricoles maintenant que lorsque vous avez fait l'expropriation? Si on ne procède pas ainsi, j'aimerais en savoir la raison.

Le président: Monsieur Potvin.

M. Potvin: Monsieur le président, tout d'abord, il y a plus de terres qui sont utilisées pour la production agricole maintenant qu'au moment où nous avons acquis la propriété.

En deuxième lieu, pour donner suite à cette question, vous avez indiqué que le présent ministre avait proposé qu'on accorde aux locataires de la propriété des baux à plus longue échéance, et le ministre est en train d'examiner une recommandation de politique en ce sens.

M. McDermid: Mais elle n'a pas été mise en application?

M. Potvin: Non.

M. McDermid: Donc, les gens qui se trouvent là ont des baux renouvelables d'année en année, ou tous les deux ans, ou tous les trois ans? Ou est-ce qu'ils restent là selon des arrangements qui vont de mois en mois?

M. Potvin: Je ne suis pas certain que tous ont les mêmes baux, mais il s'agit très certainement de baux d'une durée d'un an, et non pas d'un mois. Je ne sais pas s'il s'agit d'un an ou de deux ans.

M. McDermid: Quel est l'échéancier à ce sujet? C'est au ministre à prendre la décision, aussi, doit-il présenter une recommandation au cabinet? Quelle est la procédure?

M. Potvin: La procédure à suivre, d'après ce que je comprends, c'est que le ministre prendra la décision.

M. McDermid: D'accord. Que recommande le personnel au ministre? Êtes-vous prêt à appuyer un bail de 10 ans, puisqu'on prévoit un plan de 10 ans pour l'aéroport international de Toronto, ce qui, je suppose, tient compte du trafic pour les 10 prochaines années et laisserait entendre qu'on n'aurait probablement pas besoin d'une autre installation pendant les 10 prochaines années ou plus. Il ne semble pas qu'on devrait bloquer ces terrains pendant ces 10 années ou plus, afin que les particuliers puissent faire des investissements dans les bâtiments, dont certains, d'après ce que je comprends, sont en très mauvais état.

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Potvin.

Mr. Potvin: Mr. Chairman, first of all, we should be clear that there is a fairly sizeable lead time before one can do anything. So if you are saying that the facilities would be adequate for 10 years and you were not going to do anything for 10 years, the possibility is that any new facilities would not be on stream until 15 years. The second thing is, as I think you well recognize, that all of the site was not required in the first instance, even for the proposal the department had under consideration back in the middle seventies.

Essentially, the policy looks at the site and divides it into certain zones, and indicates per zone what kind of lease arrangement would make the most sense, having regard to the possibility of a requirement for the site, and also having regard for the fact that certain parts of the site, under any circumstances, would not be required for a considerable length of time. That is what the recommendation does: it divides the site up into zones, and recommends much longer leases for some zones than for other zones.

Mr. McDermid: What percentage?

Mr. Potvin: I do not know precisely what the percentages are.

Mr. McDermid: I would be interested in finding out what it is of the total acreage, which is—how many thousands of acres are there?

Mr. Potvin: About 18,000 acres.

Mr. McDermid: How much of that would be in long-term leases?

Mr. Potvin: If my memory serves me correctly, we were looking at something like 4,000 to 6,000 in the shortest lease span, which would be the area that would be required if one wanted to go ahead at any time with some facility. So the balance of the site, in the order of 12,000 acres, perhaps a little more, would be in fairly long-term leases.

• 1705

Mr. McDermid: Am I correct in saying that it is carrying itself now as far as administration is concerned, and as far as the operation is concerned of that particular area; that in fact the rents gathered are carrying the cost of operation?

Mr. Potvin: By the cost of operation . . .

Mr. McDermid: I am not talking about your capital costs in purchasing the land; no, I am not talking about that. I am just talking about the administration of that land now.

Mr. Potvin: I understand it is very close, if it is not exactly breaking even, but that figure too could be obtained.

The Chairman: Dr. Stebastyen.

Mr. Stebastyen: I have a figure here for management, DPW property management and building repairs about \$1.9 million.

Mr. McDermid: How much, I am sorry?

Mr. Stebastyen: \$1.9 million roughly.

[*Traduction*]

Le président: Monsieur Potvin.

M. Potvin: Monsieur le président, tout d'abord, il faut tenir compte du fait qu'il se passera pas mal de temps avant que nous puissions faire quelque chose. Donc, si vous nous dites que les installations seront bonnes pour 10 ans et que rien ne se fera pendant ces 10 ans, il est possible qu'aucune nouvelle installation ne soit en usage avant 15 ans. En deuxième lieu, et vous le reconnaîtrez, on n'avait pas besoin à l'origine de toute cette étendue, dans cet emplacement, même dans le cadre de cette proposition que le ministère avait étudiée dans le temps, au milieu des années 70.

La politique consiste essentiellement à examiner l'emplacement et à le diviser en zones. Pour chaque zone, on indique le genre de bail qui sera le plus approprié, compte tenu du moment où on aura besoin de l'emplacement, et aussi compte tenu du fait que, de toute façon, on n'aura pas besoin avant très longtemps de certains secteurs. Donc, dans le cas de la recommandation, on divise l'emplacement en zones et on recommande l'établissement de baux plus longs pour certaines zones que pour d'autres.

M. McDermid: Dans quel pourcentage?

M. Potvin: Je ne pourrais le dire avec précision.

M. McDermid: J'aimerais cependant savoir quelle est la totalité de la superficie . . . Combien de milliers d'acres?

M. Potvin: Environ 18,000 acres.

M. McDermid: Sur cette superficie, combien seraient louées à longue échéance?

M. Potvin: Si je me souviens bien, de 4,000 à 6,000 acres seraient louées à plus courte échéance et seraient la zone dont on aurait besoin si on voulait donner le feu vert, à un moment donné, à la construction de certaines installations. Donc, le reste de l'emplacement, c'est-à-dire environ 12,000 acres, serait loué à relativement longue échéance.

M. McDermid: Ai-je raison de dire que les loyers perçus permettent de faire face aux frais d'opération?

M. Potvin: Par frais d'opération . . .

M. McDermid: Je ne parle pas de vos coûts en immobilisations pour l'achat des terres; je parle simplement des frais d'administration actuels pour ces terres.

M. Potvin: Je crois comprendre que les frais et recettes ne s'équilibrent pas tout à fait, mais que c'est très près, et ce chiffre pourrait être obtenu.

Le président: Monsieur Stebastyen.

M. Stebastyen: J'ai ici le chiffre de 1.9 million de dollars pour la gestion des propriétés et la réparation d'édifices faite par le ministère des Travaux publics.

M. McDermid: Pardon? Combien?

M. Stebastyen: Environ 1.9 million.

[Text]

Mr. McDermid: \$1.9 million roughly.

Mr. Stebastyan: So I am sure we can easily . . .

Mr. McDermid: You must know what the income is too on the rent down there.

Mr. Stebastyan: Yes, we know, but we do not have it here.

Mr. McDermid: I would be interested in that.

The Chairman: You have five minutes.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman. It sounds like a wrestling match.

The Chairman: Yes, it does, and when you are in the Chair it is.

Mr. McDermid: Oh, we are not that hard on you.

The Minister of the Environment has recently adopted a land-use policy for federal works which in fact probably would have blocked Pickering and Mirabel. Have you looked into the land-use policy that the federal government has come out with?

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, I just became aware of that yesterday or today and on my initial look at it I have difficulty in agreeing that that is so.

Mr. McDermid: I say it could have; it cannot now.

Mr. McLeish: No, I have difficulty in agreeing that it could have.

Mr. McDermid: Oh, all right.

Mr. McLeish: I think it was a newspaper account that I read and so I would like to get more of the unadulterated facts if I may.

Mr. McDermid: It is a land-use policy which, in effect, says that any government department purchasing property is going to have to justify that and if they are taking prime agricultural land, which you did in Pickering to a large extent, you have to justify that. I gather it is a rather tough thing; that in fact you would probably have a tough time justifying.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, it is my understanding that this would work on a similar basis to what the environmental assessment approach is now; that the department that has the responsibility does the initial assessment and decides whether or not there is a need for a full environmental assessment. I believe that is exactly what was done at Pickering prior to proceeding with the Pickering project. The department did, in fact, do an initial assessment of the advantages or otherwise to agricultural lands. I think in its day it was done according to all the acceptable procedures and so on.

Mr. McDermid: At that time.

Mr. McLeish: At that time.

Mr. McDermid: Oh, sure, I do not question that, but I am just saying that I think this would have caused you a lot more trouble than you had at that time.

[Translation]

M. McDermid: Environ 1.9 million?

M. Stebastyan: Donc, nous pouvons facilement . . .

M. McDermid: Vous devez aussi connaître quelles sont les recettes provenant de la location là-bas.

M. Stebastyan: Oui, nous savons, mais nous n'avons pas ces chiffres ici.

M. McDermid: J'aimerais les connaître.

Le président: Vous avez cinq minutes.

M. McDermid: Merci, monsieur le président. Cela ressemble à un match de lutte.

Le président: Oui, lorsque vous êtes président, c'est le cas.

M. McDermid: Pourtant, nous ne sommes pas aussi exigeants envers vous . . .

Le ministre de l'Environnement a récemment adopté une politique d'utilisation des terres dans le cas des travaux fédéraux qui auraient probablement empêché tous nos développement de Pickering et de Mirabel. Est-ce que vous avez examiné cette politique que le gouvernement fédéral a présentée?

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Monsieur le président, je ne l'ai appris qu'hier, ou aujourd'hui, et à première vue, j'aurais du mal à admettre votre point de vue.

M. McDermid: Je dis que cette politique aurait pu bloquer ces développements, mais elle ne pourrait le faire maintenant.

M. McLeish: Non, j'aurais des difficultés à admettre qu'elle aurait pu . . .

M. McDermid: D'accord.

M. McLeish: Du fait que c'est un compte rendu dans les journaux, j'aimerais connaître les faits plus exactement, si possible.

M. McDermid: Il s'agit d'une politique d'utilisation des terrains qui oblige tout ministère du gouvernement qui achète des propriétés à se justifier, et dans le cas où ces ministères achètent des terres de première valeur agricole, comme vous l'avez fait à Pickering, il aurait fallu donner des justifications. Il me semble que vous auriez eu du mal à justifier ces expropriations.

M. McLeish: Monsieur le président, je dois comprendre que c'est un peu cette façon de procéder que nous avons au point de vue évaluation environnementale. En effet, le ministère qui est responsable effectue l'évaluation au tout début et décide s'il faut, oui ou non, faire une évaluation complète de l'environnement. Je crois que c'est exactement ce qui a été fait à Pickering avant qu'on se lance dans cette affaire. Le ministère a fait une évaluation, au début, des avantages que présentaient ces terres agricoles, et je crois que tout a été fait selon les procédures acceptées alors.

M. McDermid: A cette époque.

M. McLeish: Oui.

M. McDermid: Je ne mets pas en doute ce fait, mais je voulais simplement dire que s'il y avait eu cette politique en vigueur à l'époque, vous auriez éprouvé beaucoup plus de difficultés que cela n'a été le cas.

[Texte]

Mr. McLeish: Mr. Chairman, it probably, being formalized, would have required a lot more lead time, just as I indicated today in answer to a question in respect to Vancouver, the long time that it takes to go through this process, and in that respect you are probably correct, Mr. McDermid.

Mr. McDermid: If I can just for half a second touch on that point because I was interested when you were talking about the Vancouver airport and the environmental assessment system for an additional runway and that type of thing.

As you know there is great controversy in Toronto over expansion of Toronto International Airport. Has any environmental assessment study or any type of study been done at all on runway expansion of Toronto International Airport? If not, are there any plans for the future?

• 1710

Mr. McLeish: Mr. Chairman, nothing has been undertaken because we have never had the authority to go ahead and study even the feasibility of putting in a fourth runway. Until we go through the feasibility studies, that would be the forerunner to considering the need for an environmental assessment.

Mr. McDermid: To give you the go-ahead to do that type of a study, or to do that type of an assessment, you are saying that is a political decision then. Do you have to take your orders from the minister's office to go ahead and do a study like that?

Mr. McLeish: To do a feasibility study, yes. We have been under restrictions through several ministers from undertaking studies in relation to a fourth runway.

Mr. McDermid: Okay, I will just leave it at that.

The Chairman: That is your time, Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Can I not have one more?

An hon. Member: Sure you can, with the unanimous consent of the committee.

The Chairman: I think we can still give you one more and get through our second round of questioners before 6.00 o'clock.

Mr. McDermid: It is probably more of a point of explanation than anything else. On page 30-54 of the estimates under Air Navigational Services there is an item called Radar Network Modernization Program. The current estimated total cost is \$114 million and the previous estimated total cost is \$44 million—that was interesting—but this year you are spending \$2.5 million of the \$114 million. Is that correct? Do you see where I am?

Mr. McLeish: Yes, I see where you are. Mr. Chairman, that is the Radar Modernization Program which we referred to previously in a question put to the minister.

Mr. McDermid: Does that include the JETS?

Mr. McLeish: No, that does not include JETS. That is to modernize the radar system right across the country from coast to coast.

[Traduction]

M. McLeish: Monsieur le président, il aurait fallu beaucoup plus de temps, comme vous l'indiquez aujourd'hui en réponse à une question au sujet de Vancouver. Il aurait fallu beaucoup plus de temps pour ce processus, et en ce sens, vous avez probablement raison, monsieur McDermid.

M. McDermid: Oui, pour un instant, j'aimerais traiter de cette question que vous avez soulevée, car je m'intéresse à cette question de l'aéroport de Vancouver et des systèmes d'évaluation environnementale dans le cas des pistes supplémentaires, etc.

Comme vous le savez, on discute beaucoup du bien-fondé de l'expansion de l'aéroport international de Toronto. Est-ce qu'on a fait des études d'évaluation environnementale dans ce cas, ou est-ce qu'il y a eu des études sur le prolongement des pistes à l'aéroport international de Toronto? Sinon, a-t-on prévu des études de ce genre pour l'avenir?

M. McLeish: Monsieur le président, rien n'a été fait, parce que nous n'avons jamais eu le feu vert et nous n'avons jamais eu l'autorisation d'étudier la possibilité d'ajouter une quatrième piste. Avant d'avoir fait des études de faisabilité, on ne peut pas se lancer dans une évaluation de l'environnement.

M. McDermid: Vous dites que pour que vous obteniez le feu vert pour une étude de ce genre, il faut qu'il y ait une décision prise du côté politique. Est-ce que c'est le bureau du ministre qui vous donne le feu vert et l'autorisation de procéder à une étude de ce genre?

M. McLeish: Pour l'étude de faisabilité, oui. Plusieurs ministres nous ont empêchés d'entreprendre des études pour l'établissement d'une quatrième piste.

M. McDermid: Bon, j'en reste là.

Le président: Votre temps est épuisé, monsieur McDermid.

M. McDermid: Ne puis-je poser une autre question?

Une voix: Sûrement, avec le consentement unanime du Comité.

Le président: Je crois que nous pouvons vous accorder une question, et puis nous passerons à une deuxième série de questions avant 18 heures.

M. McDermid: C'est plutôt en guise d'explication que je vous dirai ce qui suit: à la page 30-55 du budget, on trouve sous la rubrique «Services de la navigation aérienne», un poste intitulé: «Programme de modernisation du réseau radar», et à ce sujet, le coût total estimatif courant est de 114 millions, et le coût total estimatif précédent était de 44 millions—ceci est très intéressant—mais cette année, vous dépensez 2.5 millions sur ces 114 millions. Est-ce exact? Est-ce que vous me suivez?

M. McLeish: Oui. Monsieur le président, il s'agit d'un programme de modernisation du réseau radar dont nous avons parlé précédemment, lors d'une question posée au ministre.

M. McDermid: Est-ce que ceci inclut les avions à réaction?

M. McLeish: Non, ceci ne vise pas les avions à réaction. Il s'agit de moderniser le système de radar dans tout le Canada.

[Text]

Mr. McDermid: Okay. So this year you are spending only around 2 per cent of your total requirement.

M. McLeish: This year we are putting out the first stage of a two-phase tendering process. The first are out with a request for proposals, and these will be examined against a set of criteria which were made known from the RFPs. Then we will select two prime bidders from that and go into a final phase.

Mr. McDermid: So the 2.5 is for the bidding process.

Mr. McLeish: That is right.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman, for the extra time.

The Chairman: Thank you, Mr. McDermid. Next will be Mr. Fisher, followed by Mr. Ellis and then Mr. Maltais. I want to get those three in before 6.00 o'clock so that we can clear off the second round.

Mr. Fisher: Thank you, Mr. Chairman. I have basically just factual questions that will follow on some of the comments I made earlier and some of the answers I got. First of all, Mr. McLeish told me that he hoped for a 90-day review process of the master plan at Toronto International Airport. Do we have similar targets for when we would like to see the plan approved and when we would like to start implementing it?

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, that is a difficult question to answer. Depending on what the reaction is from those with whom we consult, there will be an undefinable period of time to respond to the comments. Then there are a number of undertakings which we will embark on over the 10-year period once the plan is approved. For example, the question of terminal three is of course involved in the plan. Terminal three, in itself, will require considerable administrative activity, and it is only one element of the plan. The thing to remember is that this is a draft plan; it is a development plan. It is just an outline of what we intend to do. After that we have to undertake the actual operational plan and the whole outline of the implementation. Then we would go to the Economic Development Committee to seek authority for the resources to undertake it, and then after that we had to go to Treasury Board, do all the estimates and the whole process.

• 1715

Mr. Fisher: I would like to ask you some questions about Wardair's facility at Toronto International Airport. I ask this because two of my constituents, both corporate constituents, have raised questions about it and I have not been able to answer.

In both cases the constituents had applied for space so that they could operate their companies on the grounds at Toronto International Airport. In both cases they had been told that we could not approve their facilities because we were waiting for

[Translation]

M. McDermid: D'accord. Donc, cette année, vous ne dépensez qu'aux environs de 2 p. 100 de vos besoins totaux.

M. McLeish: Cette année, nous nous occupons de la première étape d'un processus d'appel d'offres qui comprend deux étapes. La première étape, c'est une demande de soumissions, et les soumissions qui seront fournies dans ce cadre seront examinées au regard des critères qui nous ont été fournis par le RFP. Puis nous choisissons deux soumissionnaires principaux et nous passons alors à la dernière étape.

M. McDermid: Donc, ces 2.5 se rapportent au processus d'appel d'offres.

M. McLeish: C'est exact.

M. McDermid: Merci, monsieur le président, pour m'avoir accordé ce temps supplémentaire.

Le président: Merci, monsieur McDermid. Ensuite, je donnerai la parole à M. Fisher, puis ce sera M. Ellis, puis M. Maltais. J'aimerais qu'on entende ces trois personnes avant 18 heures, afin que nous puissions terminer avec la deuxième série de questions.

M. Fisher: Merci, monsieur le président. Ce sont des questions basées sur des faits que j'ai à poser à la suite des remarques que j'ai présentées plus tôt et de certaines réponses que j'ai obtenues. D'abord, M. McLeish m'a dit qu'il espérait qu'il y aurait un processus de révision de 90 jours du plan directeur de l'aéroport international de Toronto. Est-ce que nous avons établi des objectifs du même genre comme délai pour l'approbation du plan et quand prévoyons-nous son application?

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Monsieur le président, il s'agit là d'une question à laquelle il est difficile de répondre. Cela dépendra de la réaction de ceux que nous consultons. La période de temps qu'il faudra pour répondre à ces remarques ne peut être établie. Puis, une fois que le temps est approuvé, il y a un certain nombre d'entreprises que nous allons devoir lancer pendant cette période de dix ans. Par exemple, au sujet du terminal 3, il y aura beaucoup d'opérations administratives dont il faudra s'occuper, et ce n'est là qu'un des éléments du plan. Il faut se souvenir qu'il s'agit là d'un plan provisoire, d'un plan de mise en valeur. Il s'agit là des grandes lignes de ce que nous avons l'intention de faire. Après, nous devons nous lancer dans la mise en application du plan effectif d'exploitation et de toute cette question de la mise en œuvre de ce plan. Ensuite, le comité de développement économique doit approuver les ressources nécessaires, et puis, nous avons dû nous adresser au Conseil du Trésor, faire toutes les estimations, etc.

M. Fisher: J'aimerais vous poser quelques questions au sujet de l'installation de Wardair à l'aéroport international de Toronto. En effet, deux de mes électeurs, à la tête de sociétés, m'ont posé des questions à ce sujet et je n'ai pu répondre.

Ces deux électeurs avaient demandé qu'un espace leur soit réservé sur le terrain de l'aéroport international de Toronto, afin d'y exploiter leurs sociétés. Dans les deux cas, on leur a répondu qu'on ne pouvait les y autoriser parce qu'on attendait

[Texte]

the unveiling and the implementation of the master plan. In one particular case the company had actually asked for access to the same area of the airport as Wardair got.

It is my understanding that Wardair was generally told by the Toronto officials that the site was available in late 1979, and then in early 1980, January or February, they were told by Air Canada that Air Canada required hangar space and could not continue their lease. Subsequently, Toronto officials and Wardair discussed the possibility of building an independent facility for Wardair. They ended up after some negotiation settling on that site where they are located now and that site was, I gather, opened somewhere around October of 1980.

It is my understanding that the negotiations with Wardair involved the payment of the costs for some of the facilities—the runways, changes to the grounds, taxiways, some drainage, that sort of thing—rather than in principle whether they could be allowed to go there because the master plan had not yet been approved.

Both of these corporate constituents of mine have asked why Wardair can be given that kind of approval but they cannot be. I regret to say that I have not been able to answer that question. It sounds like a fair question. I have told both constituents that I think they should wait until the master plan is in place and everything is done in an orderly way. I agree with the process, but I do not know why Wardair should be an exemption from that process. Could you give us some sort of detail on how that happened?

Mr. McLeish: Mr. Chairman, what Mr. Fisher has said is generally speaking the facts of what transpired. Wardair was put in a very awkward position. As you can well understand, there is a chain reaction to anything that takes place in such a confined area as at Toronto International Airport all along the eastern side. I am not familiar with your clients, or what they have been asking for, so I cannot speak to the handling of their particular request. However, I would be prepared to look into it if you wanted to convey to me privately their names.

Mr. Fisher: Okay. What I am actually more interested in is how Wardair got approval to go ahead and to be such a startling exception with a very attractive but very large facility opening up a brand new part of the airport and yet there was no official guidance that led to that approval. How did that happen?

Mr. McLeish: Mr. Chairman, a number of discussions took place with Air Canada and Canadian Pacific with respect to opening up that area where Wardair is now to determine precisely what these two large carriers had in mind with respect to improved freight, cargo buildings and also their hangar expansions. At one time, and this is going back some three to four years, it was indicated to Air Canada that if it wished to consolidate all its activities to that area, that Air Canada should undertake to study that on its own, which Air Canada did. Ultimately Air Canada decided that it was not going to move all its facilities there since it meant giving up some existing cargo buildings and hangars and so on, and it elected to concentrate on the east side; then when it put Wardair into the difficult position of not having a hangar, this opened up the discussions with Wardair which transpired

[Traduction]

la publication et l'application du plan cadre. Une de ces sociétés, en fait, avait demandé d'avoir accès à l'emplacement qu'a obtenu plus tard Wardair.

Je crois que les représentants de l'aéroport ont affirmé à Wardair que cet emplacement serait disponible à la fin de 1979, et qu'au début de 1980, en janvier ou février, Air Canada les a informés qu'elle avait besoin de hangars plus grands et ne pouvait prolonger son bail. Par la suite, les dirigeants de l'aéroport et Wardair ont discuté de la possibilité de construire une installation séparée pour Wardair. Finalement, ils ont choisi l'emplacement où Wardair se trouve maintenant, qui était libre à partir d'octobre 1980.

Je crois que les négociations avec Wardair portaient sur le paiement des coûts de certaines installations, les pistes, l'aménagement, le drainage... plutôt que sur la possibilité d'obtenir cet emplacement avant que le plan ne soit approuvé.

Ces deux hommes d'affaires de ma circonscription ont demandé pourquoi Wardair peut en obtenir l'autorisation, alors qu'on le leur refuse. J'ai le regret de dire que je n'ai pu répondre à cette question. Elle me semble justifiée. Je leur ai répondu à tous deux qu'ils devraient attendre que le plan cadre soit en place et que tout soit fait dans l'ordre. Je suis d'accord sur ce processus, je ne comprends pas pourquoi la Wardair devrait en être exemptée. Pouvez-vous nous donner des détails là-dessus?

M. McLeish: Monsieur le président, M. Fisher a donné un compte rendu exact des faits. La Wardair se trouvait dans une position très précaire. Comme vous le comprendrez, tout événement dans un emplacement confiné comme le côté est de l'aéroport international de Toronto déclenche une réaction en chaîne. Je ne connais pas vos clients, ou ce qu'ils ont demandé, je ne puis donc parler de leur requête en particulier. Toutefois, je serais prêt à me renseigner, si vous voulez bien me fournir leurs noms en privé.

M. Fisher: Très bien. En fait, je voudrais bien savoir pourquoi Wardair a obtenu cette approbation et a pu obtenir une vaste installation dans une toute nouvelle partie de l'aéroport, alors qu'aucune directive officielle n'a donné lieu à cette approbation. Comment cela s'est-il passé?

M. McLeish: Monsieur le président, les représentants d'Air Canada et du Canadien Pacifique ont discuté de l'ouverture de l'emplacement où se trouve maintenant Wardair, pour déterminer exactement ce qu'avaient en vue ces deux grands transporteurs quant au transport des marchandises, aux entrepôts et aux hangars. A un moment donné, il y a trois ou quatre ans de cela, on a informé Air Canada qu'elle devait mener elle-même une étude si elle souhaitait consolider toutes ses activités à cet endroit, ce qu'elle a fait. Finalement, Air Canada a décidé qu'elle n'allait pas y déménager toutes ses installations, car cela supposait l'abandon de certains édifices et hangars, etc. Elle a plutôt choisi de les concentrer sur le côté est. Ensuite, lorsque Wardair s'est trouvée dans une position difficile parce qu'elle n'avait pas de hangar, on a ouvert des discussions avec elle dans les lignes que vous avez mentionnées. Wardair a en

[Text]

much along the lines that you have indicated. Wardair did offer to pay some of the costs where we were unable to obtain the funds for the connecting taxiways and so on, and Wardair proceeded.

• 1720

Mr. Fisher: We seem to be saying here that there is one rule for the big and rich, and another rule for the small; that the big, rich guys, Air Canada, CP Air, and Wardair, do not have to wait for the master plan, but the little guys have to wait; that appears to be what you are saying. Air Canada was offered a deal to move over to this area, and instead they chose another area, and they moved over there, and Wardair went in at the end of that runway. I understand that position they are in is a very attractive one for air cargo, the most attractive next place is four and a half miles by ground further west. Arbitrarily, Wardair goes in there with their hangar; arbitrarily Air Canada goes up the east side, but the little guys get told that they have to get in line and wait until there is some approval for the facilities. I do not understand how that happens. Are we going through some kind of a funny deal with the master plan so that it is a lot of cosmetics that effects little people, or is it really something that sticks? If it sticks, how does it stick with the big guys?

Mr. McLeish: Mr. Chairman, there were other studies going on with respect to the operation of the airport. As you will recall, Mr. Fisher, we have had contingency planning for the airport for quite a few years, since 1975 to be exact, when the progress on Pickering was stopped. We have had to study Toronto extensively to try to determine what is the optimum way to obtain the most efficient and effective services out of that airport. As part of that study, we undertook a very long and involved study of general aviation at Toronto International Airport, and that study of course related to all the smaller companies located to the north of the airport. As a matter of fact we put a constraint on the release of land for general aviation for a very different reason than just the master plan. That constraint was put on development until such time as we could complete the general aviation study to determine just what general aviation activity we could accommodate at Toronto International Airport because of the difficulty of not being able to expand the airport, but yet having to cope with the constantly increasing traffic. The general aviation study was completed sufficiently in 1980; it had gone on for almost four years. We obtained sufficient information to enable us to say finally that we could consider, under certain conditions, that general aviation companies could expand their facilities at the north, and those conditions relate to a restriction, which they have all agreed to sign, in a letter in conjunction with their new contracts, that the expansion of their facilities is primarily for business-type aircraft operations and will not entice more small airplanes to Toronto International. That took a lot of doing, and during this period, we in fact had to say to the smaller companies, sorry, until we have resolved this issue, we cannot encourage you to expand at Toronto International.

[Translation]

effet offert d'assumer certains des coûts si nous étions incapables d'obtenir les fonds nécessaires aux voies d'accès, etc., et a pris des mesures en conséquence.

M. Fisher: D'après ce que vous me dites, il semble qu'on ait ici deux poids, deux mesures. Les grandes sociétés riches, Air Canada, CP Air et Wardair ne sont pas tenues d'attendre la publication du plan cadre, contrairement aux petites. C'est ce que vous semblez dire. On a offert à Air Canada de déménager ses installations à cet endroit, elle en a choisi un autre, et c'est finalement Wardair qui l'a obtenu. Je crois que cet emplacement est le plus attrayant pour le transport aérien des marchandises; le plus proche se trouve à quatre milles et demi plus à l'ouest. On décide donc arbitrairement de permettre à Wardair d'y installer son hangar. On assigne arbitrairement à Air Canada le côté est. Toutefois, on répond aux petites sociétés qu'elles doivent attendre jusqu'à ce qu'on approuve ces installations. Je ne comprends pas la raison. Ce plan cadre n'est-il qu'une mise en scène qui ne vise que les petites sociétés, ou va-t-on vraiment l'appliquer? Dans ce cas, comment l'applique-t-on aux grandes sociétés?

M. McLeish: Monsieur le président, d'autres études portant sur le fonctionnement de l'aéroport étaient en cours. Comme vous vous en souviendrez, monsieur Fisher, nous planifions l'utilisation de l'aéroport depuis quelques années, depuis 1975, pour être exact, date à laquelle le projet de Pickering a été interrompu. Nous avons dû nous pencher de façon approfondie sur l'aéroport de Toronto, pour savoir comment s'en servir de la façon la plus efficace. Parallèlement, nous avons entrepris une longue étude fouillée de l'aviation générale à l'Aéroport international de Toronto qui portait bien entendu sur toutes les petites compagnies se trouvant au nord de l'aéroport. En fait, nous avons interrompu la cession de terrain pour l'aviation générale pour une tout autre raison que le plan cadre. Nous voulions attendre d'avoir terminé l'étude sur l'aviation générale pour savoir exactement quelles activités pouvaient avoir lieu à l'Aéroport international de Toronto, vu qu'il est impossible de l'agrandir tout en faisant face à un trafic de plus en plus important. On a terminé, en 1980, l'étude sur l'aviation générale, après presque quatre ans. Nous avons recueilli assez de renseignements pour permettre, finalement, et dans certaines conditions, aux sociétés d'aviation générale d'agrandir leurs installations au nord. Ces conditions, dont elles ont toutes convenu dans une lettre annexée à leur nouveau contrat, signifient que l'expansion de leurs installations doit viser en premier lieu les activités d'appareils commerciaux et n'attirera pas plus de petits avions à l'aéroport de Toronto. Il a fallu beaucoup de temps pour ce faire, et pendant cette période, nous avons dû dire aux petites compagnies qu'elles ne pouvaient prendre d'expansion à l'Aéroport international de Toronto avant que la question ne soit réglée.

[Texte]

Mr. Fisher: I think this is skirting around what I am asking here. The master plan and its timing are in your hands. In fact it is fair to say that your officials at Toronto airport have been champing at the bit to get this process started. I went in and got a very thorough review—and I was grateful for it—from Mr. McAree a year ago: all kinds of coloured charts—he was already to go. He wanted to get on a plane and come up here with these things and deliver them personally to you. Now, you say that Wardair was in an awkward spot; Well, it is nice, and I am glad, that we got rid of that awkward spot for them, but the people I am talking about are people who are flying 707's and I would assume that that does not fall into the small aviation category that Mr. Ellis represents very eloquently here. So I am wondering, how do these people have their interests protected? It seems to me they are getting a run around. We control the timing on the planning. We let the big guys go in and plunk down where they feel like it. We offer them sites if they need them, as with Air Canada, and when the little guys come along, we say we are not ready for them yet. Now, I am not talking about business aircraft; I am not talking about recreational aircraft; I am talking about people flying 707's and air cargo operations and charter operations. They are not as big as Wardair or Air Canada, the corporate structure is not as big, but the airplanes are big, physically; I think a 707 is big. Now, what are we doing with these people and what do you have to do to get exemptions at Toronto airport?

• 1725

Mr. McLeish: Well, Mr. Chairman, in developing the master plan, we have to consult with the users at the airport, especially the prime users. Air Canada, for example, has, I think it must be well over half of the flight operations into that airport. So certainly we have to consult with them on the forecasts of what kind of airplanes they intend to use, what they expect their operations to be and so on because they are almost the center of gravity of future planning at that airport. We, therefore, do a great deal of consultation with the major carriers and then afterwards we consult with those who have one or two jet airplanes.

Now, in the process of consulting with Air Canada, it was determined that there were certain spaces that could be used for air cargo development, and certain spaces that could be used for hangar development—also one of the controlling factors here relates to the interference of large buildings, both electronically and line of sight. So there are a number of factors that have to be taken into consideration and ultimately, when Air Canada indicated what its requirements were expected to be in the future and what consolidation of space they would like to have, that went into the master plan. That kind of consultation lead to the fact that the area where Wardair's hangar is now built became available for other purposes. Now, at that time Wardair came along and said they had to leave the hangar. We investigated that thoroughly and determined that this was so, and we looked to see how the awarding of that land to Wardair would interfere with the master plan. Had it been in conflict, then Wardair would not have gone in there.

[Traduction]

M. Fisher: Je crois que vous éludez ma question. Le plan cadre et son échéancier relèvent de vous. En fait, on peut dire que vos fonctionnaires à l'aéroport de Toronto ont dû ronger leurs freins. Il y a un an, j'y suis allé, et M. McAree m'a donné une explication très détaillée, avec toutes sortes de tableaux en couleurs; il était prêt à se lancer. Il voulait prendre l'avion et venir vous les présenter personnellement. Vous avez dit que Wardair occupait un emplacement incommode. C'est bien beau, et je suis sûr qu'on a trouvé une solution pour eux, mais les gens dont je parle ont des 707, et je suppose qu'ils ne font pas partie des petits avions dont parle si éloquentement M. Ellis. Je me demande donc qui protège les intérêts de ces gens-là. Il me semble qu'ils reçoivent des réponses très évasives. Nous contrôlons l'échéancier de la planification. Nous laissons les grandes sociétés s'installer où elles veulent. Nous leur offrons des emplacements si elles en ont besoin, comme à Air Canada, et lorsque le petit homme d'affaires se présente, nous disons que nous ne sommes pas encore prêts. Je parle d'avions commerciaux, et non pas d'appareils de plaisance. Je parle de gens qui possèdent des 707, transportent des marchandises et organisent des vols nolisés. Les sociétés ne sont pas aussi importantes que Wardair ou Air Canada, mais les avions sont tout aussi gros, comme un 707, à mon avis. Que faisons-nous de ces gens et comment peut-on obtenir des exemptions à l'aéroport de Toronto?

M. McLeish: Monsieur le président, lors de l'élaboration du plan cadre, nous devons consulter les usagers de l'aéroport, surtout les plus importants. Par exemple, je crois qu'Air Canada est responsable de plus de la moitié des vols à l'aéroport. Nous devons donc les consulter, pour savoir quel genre d'appareils ils ont l'intention d'employer, quelle orientation prendront leurs activités, etc., car ils sont presque le centre de gravité de toute planification future à l'aéroport. Par conséquent, nous consultons beaucoup les grands transporteurs et nous nous adressons ensuite à ceux qui ont un ou deux jets.

Lors de nos consultations avec Air Canada, on a constaté que certains emplacements pouvaient servir au transport des marchandises, d'autres, à l'installation de hangars. Un autre facteur entre en ligne de compte: les obstacles que posent les grands édifices, du point de vue électronique et visuel. Il faut donc tenir compte d'un certain nombre de facteurs, et en fin de compte, lorsque Air Canada nous a fait part de ses besoins futurs et de ses vœux quant à l'aménagement de l'espace, cela a été incorporé au plan cadre. C'est à cause de cette consultation que l'emplacement où se trouve maintenant le hangar de Wardair est devenu libre pour d'autres fins. Wardair est alors venu nous dire qu'elle devait abandonner son hangar. Nous avons étudié à fond la question et déterminé que tel était le cas. Nous avons vérifié si l'octroi de ce terrain à Wardair irait à l'encontre du plan cadre. Dans l'affirmative, Wardair ne l'aurait pas obtenu.

[Text]

Mr. Fisher: One last question if I may?

The Chairman: Just a short question.

Mr. Fisher: Let us bear in mind that when you did that, you did it without competing bids. There were other interested parties who had registered that interest with at least Mr. McAree and they were not even told that the opportunity was open. They then had to wait an additional year to be told where the next potential opportunity existed. What I object to is the fact that there was really a kind of favoured treatment extended to a carrier, Wardair. They were given a delightful place to put their building. They were given a delightful place to put their building. They were given that opportunity without anybody else knowing about it and they were given it in the face of our knowledge that other people wanted it. I will be happy to send you the details—I think you know who one of them is.

• 1730

My last question is very simple. One of the two companies has expressed its concern to me that if they do not get space—and they have been trying for a year—if they do not get space, then a licence that they have been awarded to operate a 707 will be lost. They have approached Air Canada and CP Air to get space—They cannot take their big jet up there by field aviation; apparently it is not suitable to do it up there; they have to have space down in the Air Canada area, in that kind of a hangar; so I am asking whether, since we have held them up, since we have shown favouritism, and if they have difficulty with their licence, which we in the Government of Canada grant, you are prepared to assist them to get some kind of an extension on their licence so that they can at least go through a fair bidding process.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, I would be completely prepared to look at the facts that you are going to present, Mr. Fisher, to determine just what can be done to help them.

At the time that the Wardair decision was made, we were assured by the airport manager that it was not going to be in conflict with any other plans for the area, and the decision was made on that basis; but I am quite prepared to review it and, at the same time, see what can be done for these companies that you are expressing concern for here today.

Mr. Fisher: Thank you.

The Chairman: Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman. As I did this morning, I am going to jump around to three or four subjects.

I would like to pick up where I left off but I unfortunately cannot repeat the question in detail because I do not remember exactly what it was. But I wonder if I could not go back to the ELTs. The last answer that I had from Mr. McLeish had to do with the checking and the approval of the ELTs and I thought that he said that they had to be checked by the Department of Communications. Is that a fair statement so far?

Mr. McLeish: No, Mr. Chairman.

[Translation]

M. Fisher: Une dernière question, si vous le permettez?

Le président: Très brève.

M. Fisher: N'oublions pas que tout cela s'est fait sans appel d'offres. D'autres parties concernées avaient déjà exprimé leur intérêt, au moins à M. McAree, et n'ont même pas été informées de cette occasion. Elles ont ensuite dû attendre un an pour qu'on leur dise quelle autre occasion se présentait. Je m'oppose en fait à ce qu'un transporteur, Wardair, ait été favorisé. On lui a donné un merveilleux endroit où placer son bâtiment. On leur a donné cette occasion à l'insu de tout le monde et en sachant fort bien que d'autres le souhaitaient également. Je serai ravi de vous faire part des détails. Je crois que vous connaissez un des deux.

Ma dernière question est bien simple. L'une des deux entreprises m'a dit craindre que si elle n'obtenait pas cet espace, qu'elle essaie d'obtenir depuis un an, elle allait perdre son permis d'exploitation d'un 707. Elle a donc demandé à Air Canada et CP Air de partager leur espace, car il lui est impossible d'installer ses gros jets à côté de la Field Aviation, cela n'irait pas. Il faut absolument un espace dans le même genre que le hangar d'Air Canada. Comme on a fait montre de favoritisme aux dépens de cette compagnie, si jamais elle devait perdre son permis que lui délivre le gouvernement du Canada, êtes-vous disposés à l'aider à obtenir une prolongation, afin qu'elle puisse au moins être sur le même pied que les autres pour les appels d'offres?

M. McLeish: Monsieur le président, je suis disposé à étudier tous les faits que vous pourrez me présenter, monsieur Fisher, afin de décider ce que nous pourrions faire pour l'aider.

Au moment où on a pris cette décision en faveur de Wardair, l'administrateur de l'aéroport nous a assuré que cela ne créerait aucun conflit. La décision ayant été prise pour cette raison, je suis tout à fait disposé à la revoir et à étudier en même temps ce que nous pourrions faire pour aider ces entreprises dont vous nous communiquez les soucis aujourd'hui.

M. Fisher: Merci.

Le président: Monsieur Ellis.

M. Ellis: Merci, monsieur le président. Je vais faire comme ce matin et aborder trois ou quatre sujets en sautant du coq à l'âne.

Je voudrais bien poursuivre exactement là où je me suis arrêté, mais je ne peux malheureusement pas vous répéter mot à mot la question, car je ne m'en souviens pas. Je voudrais en revenir aux radiobalises de détresse. Dans sa dernière réponse, M. McLeish parlait de la vérification et de l'attestation de ces radiobalises. Il me semble l'avoir entendu dire que celles-ci étaient vérifiées par le ministère des Communications; est-ce exact?

M. McLeish: Non, monsieur le président.

[Texte]

Mr. Ellis: Because I have a question to myself here as to why the AMEs are not capable of checking on them.

Mr. McLeish: What I said this morning, Mr. Chairman, is that they would have to undergo a special inspection by the manufacturer or by an avionics shop to determine whether or not they had been contaminated. As to whether or not AMEs are capable of doing that, I am not sure. I think AMEs would just eyeball it, with their experience. I believe that it would really require somebody with avionics knowledge of the innards of an ELT as opposed to an AME who is not expected to have that kind of knowledge of the innards of an ELT.

The Chairman: Excuse me, Mr. McLeish. What is an AME?

Mr. McLeish: An aircraft maintenance engineer.

The Chairman: Okay.

It is like being on the National Defence committee where everything is in military shorthand.

Mr. Ellis: I agree with that last statement, through you, Mr. Chairman, to Mr. McLeish, but in the regulations that you anticipate coming out, or in the revision to the existing regulations, which will make the ELTs mandatory again, are there specific regulations to describe how these are to be handled? You have told me just in the last few minutes that you think they should go to an avionics shop, and I think I agree with you; but I would like to know what the regulations are going to contain so that neither of us has to think about what is going to happen.

Mr. McLeish: I doubt if the amendment to the air navigation order itself will contain all that information but there will be additional information in the engineering and inspection manual that will speak to that. That will be in the form of an amendment to the E&I Manual which will go out to all aircraft maintenance engineers.

• 1735

Mr. Ellis: Okay. Mr. Chairman, through you to Mr. McLeish, would you refresh my memory, then, on the requirements of the ANOs with regard to ELTs with references to flying clubs? Do we have to have elts for flying clubs? Was there not a 25-mile radius, or some regulation such as that? Could you refresh my memory on that?

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, yes, if your airplane is going to be confined to a radius of 25 miles from its base, an ELT is not required. But, generally speaking, the flying clubs decided to install them, because their airplanes are leased to their members and taken on cross-country trips, and so on.

Mr. Ellis: All right. Finally, with regard to ELTs, I have been asking for some time, and I have frankly been getting nowhere with the department, for some support. When you consider that the cost annually is something in the \$8 million to \$10 million bracket for search and rescue, it seems to me that it would be money well spent to support private pilots in putting in the very best kind of ELT possible, if there is a

[Traduction]

M. Ellis: Je vous le demande, car je me suis mis une note demandant pourquoi les PEA sont incapables de les vérifier.

M. McLeish: J'ai dit ce matin que les radiobalises devaient subir une inspection spéciale faite par le fabricant ou par une avionnerie, afin de déterminer si elles ont été contaminées ou non. Je ne suis pas certain qu'un PEA pourrait le faire. Étant donné l'expérience d'un PEA, il se contenterait de les regarder. Je crois qu'il faut vraiment quelqu'un qui connaisse le fonctionnement et le mécanisme d'une radiobalise, et non pas un simple PEA, dont on n'exige pas de telles connaissances.

Le président: Excusez-moi, monsieur McLeish, mais qu'est-ce qu'un PEA?

M. McLeish: Un préposé à l'entretien des avions.

Le président: Très bien.

J'avais l'impression d'être au Comité de la défense nationale, où on ne se parle qu'en sigles.

M. Ellis: Je suis d'accord avec vous, monsieur McLeish, mais dans les règlements qui devraient être annoncés bientôt et qui rendront de nouveau obligatoires les radiobalises de détresse, prévoit-on décrire leur entretien? Vous venez de me dire que ces systèmes devraient être examinés par une avionnerie, et je suis d'accord avec vous. Je voudrais savoir toutefois ce que prévoiront à ce sujet les règlements, afin que ni vous ni moi n'ayons à nous faire du souci sur ce qui risquerait d'arriver.

M. McLeish: Je doute que l'amendement du décret sur la navigation aérienne comporte tous ces renseignements, mais le manuel d'inspection et d'ingénierie comportera les renseignements supplémentaires nécessaires. C'est donc le manuel qui sera modifié, car il est expédié à tous les préposés à l'entretien des avions.

M. Ellis: D'accord. Monsieur le président, monsieur McLeish, pouvez-vous me rappeler si les règlements exigent que les appareils des clubs de vol soient équipés d'une radiobalise? Est-ce que le règlement ne prévoit pas un rayon de 25 milles, quelque chose comme cela? Pouvez-vous me rappeler ce qui en est?

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Monsieur le président, effectivement, si un appareil ne sort pas d'un rayon de 25 milles autour de sa base, on n'exige pas qu'il soit équipé d'une radiobalise. Mais en règle générale, les clubs de vol préfèrent les installer tout de même dans leurs appareils, parce qu'ils les louent à leurs membres, qui s'en servent ensuite pour faire des trajets plus ou moins longs.

M. Ellis: Très bien. Un dernier point au sujet des radiobalises; cela fait plusieurs fois que je demande au ministère de m'aider dans ce domaine. Pensez-vous que les coûts annuels des opérations de recherche aérienne atteignent 8 à 10 millions de dollars? Dans ce cas, il me semble qu'on aurait tout intérêt à aider financièrement les pilotes privés à s'équiper des meilleures radiobalises qui existent. Au moment de faire un choix,

[Text]

choice, the department would be well advised to provide some support for private owners to install the best type of ELT.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, that was the feeling of officials back in 1974, when an interdepartmental committee was struck to examine this whole question of the need to legislate ELTs. At that time, there was the question of whether or not they should be subsidized because it was anticipated that if a good quality ELT were to be installed in aircraft there would be fewer false alarms and it would, in fact, save the costs of search and rescue aircraft operations, and so on. But, at the time, the ministers chose not to authorize a subsidy and, as a result, aircraft owners were required to purchase them themselves.

The Chairman: Can I bootleg in a short question, Mr. Ellis? Mr. McLeish, could you tell us approximately what is the cost range for ELTs?

Mr. McLeish: I am not sure what the cost is currently. They did sell for around \$200 to \$300 in the mid-seventies.

Mr. Ellis: I would think we would have a fair increase this time round, with the changes in them.

An hon. Member: When they are made mandatory.

Mr. Ellis: They were made mandatory the last time, but the problem was that with the batteries, for example, there were some shortcuts taken. Now we are going to have to make sure that there is some very real care taken with these ELTs. I expect that they are going to come in around the \$400 mark this time.

Mr. Chairman, let us move on. I have two more things I would like to get to. Mr. Chairman, through you, to anyone of the officials, or Mr. Bockstael perhaps, can you give me the latest update on what the department is looking at with regard to federal investment in any STOL operation—Montreal-Ottawa-Toronto—through the corridor? We have heard a fair bit about applications recently. Obviously, to me, there must be some encouragement and/or support by the department. Could you fill me in on what is happening?

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, I do not have accurate information on this at this time. There was the overview of the program, if it is Toronto-Montreal-Ottawa using STOL, and in Montreal there is a new airport. It called Victoria, I believe.

Mr. McLeish: Victoria.

Mr. Bockstael: There were airport improvement as a result of adopting STOL, but I do not know the amounts of money that are involved. I do not know if Mr. McLeish...

• 1740

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Yes, Mr. Chairman. A Montreal STOLport has been estimated at a range between \$12 million and \$24 million. It has been indicated to the carriers that applied to the CTC that the department is not in a position to undertake the cost of rebuilding that airport. That is the airport that was used at the time of Air Transit operations between Ottawa and Montreal.

[Translation]

le ministère aurait tout intérêt à aider les propriétaires privés à acquérir les meilleures radiobalises possibles.

M. McLeish: Monsieur le président, ce fut effectivement la conclusion d'un comité interministériel, en 1974, à l'époque où ce comité avait été chargé d'étudier toute la réglementation relative aux radiobalises. On se demandait s'il ne conviendrait pas de subventionner leur installation, parce qu'on économiserait beaucoup d'argent—fausses alarmes et opérations de recherche et de sauvetage—si le plus grand nombre possible d'avions étaient équipés de bonnes radiobalises. A l'époque, le ministre a décidé de ne pas autoriser la subvention, et par la suite, les propriétaires ont dû effectuer cet achat sans aide.

Le président: Monsieur Ellis, vous me permettez de glisser ici une petite question? Monsieur McLeish, pouvez-vous nous dire quel est le coût approximatif d'une radiobalise?

M. McLeish: Je ne sais pas combien ces appareils coûtent en ce moment. Je sais qu'au milieu des années 70, ils coûtaient de \$200 à \$300.

M. Ellis: Étant donné les améliorations apportées aux appareils modernes, j'imagine qu'ils doivent coûter beaucoup plus cher aujourd'hui.

Une voix: D'autant plus qu'ils sont obligatoires.

M. Ellis: Effectivement, ils sont obligatoires, mais les gens pouvaient toujours économiser en achetant des batteries de mauvaise qualité. Nous avons l'intention de surveiller cela de plus près, et j'imagine que le prix d'un bon équipement devrait atteindre \$400.

Monsieur le président, poursuivons. J'ai encore deux sujets à aborder. Monsieur le président, je m'adresse à l'un de nos témoins, et peut-être même à M. Bockstael; pouvez-vous me parler des derniers développements, au ministère, au sujet des appareils ADAC, et plus particulièrement du corridor Montréal-Ottawa-Toronto? C'est un sujet dont on a pas mal parlé dernièrement. J'ai l'impression que le ministère est en faveur de ce développement. Pouvez-vous me dire où nous en sommes?

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur le président, je n'ai pas d'informations précises à ce sujet. Je sais que le programme a été remis en question, la possibilité d'une ligne ADAC Toronto-Montréal-Ottawa, et il y a même un nouvel aéroport à Montréal. Je crois qu'il s'appelle Victoria.

M. McLeish: Victoria.

M. Bockstael: Lorsqu'on a décidé de mettre un ADAC en service, l'aéroport a été amélioré, mais je ne sais pas combien d'argent a été dépensé. Je ne sais pas si M. McLeish...

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Oui, monsieur le président. L'ADACport de Montréal est évalué entre 12 et 24 millions de dollars. Le ministère a prévenu les transporteurs qui ont fait une demande à la CCT qu'il n'était pas en mesure de se charger de la reconstruction de cet aéroport. C'est l'aéroport qui avait servi à la ligne Air Transit entre Ottawa et Montréal.

[Texte]

Mr. Ellis: It is down on the waterfront somewhere.

Mr. McLeish: That is right. It was the parking lot for Expo.

The cost is difficult to define because it involves quite a bit of work related to the garbage dump, upon which that parking lot was built. There has been an unusual amount of irregular settling, and while there have been estimates of the methodology and the cost for restoring that to a runway that would meet all the standards, nevertheless the actual cost will only emerge once the work starts.

In addition to that there are other problems related to maintaining the clearways at that site because a power line has been installed since the Air Transit operation took place, and there are some other aspects to this that make it uncertain as to the estimates that we have made thus far. So it is in that general range of \$12 million to \$24 million.

Mr. Ellis: I appreciate that information, Mr. Chairman. But is Mr. McLeish telling me that the STOL system is not apt to go ahead? I find it highly unlikely that any of the carriers that are making application would be in a position to put in that kind of money for the eastern terminus.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, this was made known to the carriers prior to their application to the CTC. They indicated that that did not represent an inhibiting factor to them that they were prepared to undertake in the financing of the new operation. They were not prepared to undertake the additional costs for the STOLport at the Montreal end.

At the Toronto Island end the cost has been estimated to be about \$5 million and the minister has indicated on a number of occasions that it would be the intention of the department to proceed with the necessary modifications to the site, based on cost recovery from the carriers over a period of four to five years.

Mr. Ellis: It seems just a little bit unusual, and I say this with nothing more in my mind than just the question, that the department would be prepared to put the money in the western terminus and not in the eastern terminus.

Mr. McLeish: The western terminus is already a licensed airport, and the change would be to the terminal building, to the apron, and the addition of the landing aids and so on. It is felt to be a reasonable approach and it is felt that the carriers would be capable of recovering the costs within the tariff.

Mr. Ellis: From the landing fees?

Mr. McLeish: No, in the tariff that the carriers charge—the ticket.

Mr. Ellis: Oh, I see.

Mr. McLeish: Whereas at the Montreal end, we are dealing with the fact that we have to completely rebuild an airport. In the interim, if it is considered acceptable to the carriers, we would be prepared to develop facilities at fairly minimal cost at Dorval until such time as the Victoria STOLport could be reactivated. That is something that still has to be decided by the carriers themselves.

The Chairman: You have a couple of minutes left, Mr. Ellis.

[Traduction]

M. Ellis: Qui se trouve dans le bas de la ville, près du fleuve.

M. McLeish: Exactement. C'est l'ancien parking de l'Expo.

Il est difficile de déterminer les coûts, parce que ce parking avait été construit sur un ancien dépôt à ordures et qu'on ne sait pas très bien quelle serait l'étendue des travaux. Le sol est resté assez instable et l'on a bien essayé de déterminer la meilleure méthode de restauration de la piste, pour se conformer à toutes les normes, et d'en fixer les coûts, mais en réalité, cela ne sera vraiment possible que lorsque les travaux auront commencé.

Il y a d'autres problèmes, également, du fait qu'on a construit une ligne à haute tension à proximité, depuis qu'Air Transit a cessé de fonctionner. D'autres facteurs font que les coûts sont difficiles à déterminer. Quoi qu'il en soit, il devrait être de l'ordre de 12 à 24 millions de dollars.

M. Ellis: Voilà qui est intéressant, monsieur le président. Mais est-ce que M. McLeish veut dire qu'il est peu probable que l'ADAC soit mis en service? Je vois mal comment les transporteurs qui ont fait une demande peuvent assumer seuls les frais de reconstruction du terminus est.

M. McLeish: Monsieur le président, c'est ce qui a été annoncé aux transporteurs avant qu'ils ne présentent leur demande à la CCT. Ils ont répondu que cela ne leur semblait pas être un inconvénient majeur, et prêts à assumer le financement de la nouvelle opération. Par contre, ils ne voulaient pas payer les coûts supplémentaires de reconstruction de l'ADACport de Montréal.

Sur l'Île de Toronto, les coûts ont été évalués à quelque 5 millions de dollars et le ministre a annoncé à plusieurs reprises que le ministère avait l'intention de modifier le site et de se faire rembourser par la suite par les transporteurs, pour une période de quatre ou cinq ans.

M. Ellis: N'allez pas croire que je sous-entends quelque chose, mais je trouve un peu étrange que le ministère soit disposé à financer la reconstruction du terminus ouest, mais non celle du terminus est.

M. McLeish: Le terminus ouest est déjà un aéroport et seul l'immeuble et le tablier ont besoin d'être rénovés, sans compter quelques détails, comme le repère d'atterrissage, et cetera. Il s'agit de coûts raisonnables, qui devraient être faciles à récupérer des transporteurs.

M. Ellis: Grâce aux droits d'atterrissage?

M. McLeish: Non, grâce au prix des billets émis par les transporteurs.

M. Ellis: Oh, je vois.

M. McLeish: Par contre, à Montréal, il faudrait reconstruire complètement un aéroport. En attendant, les transporteurs semblent se ranger à notre solution, qui serait de faire des installations temporaires à l'aéroport de Dorval, en attendant que l'ADACport de Victoria soit remis en état. Mais c'est une décision que les transporteurs n'ont pas encore prise.

Le président: Monsieur Ellis, vous avez deux minutes.

[Text]

Mr. Ellis: All right, I have two quick questions. Does the ministry see any possibility for developing a STOL system anywhere else in Canada, other than that corridor?

Mr. McLeish: Mr. Chairman, there has been interest expressed in a service between Victoria and Vancouver, B.C. A site was looked at and studied, and discussions took place with the Victoria and Vancouver municipal authorities and consultations took place with the Department of National Defence, which owned the property. It is on an island, the name of which I have forgotten, under DND control. As far as I can recall, that study is dormant.

• 1745

Can you add anything to that, Mr. Potvin?

The Chairman: Mr. Potvin.

Mr. Potvin: Mr. Chairman, the study report is now in the final stages of editing and should be released next month. As Mr. McLeish has indicated, the greatest difficulty is locating a STOLport site at the Victoria terminus. In fact, it has virtually proven impossible. The work point site which was indicated earlier, discussions with DND have indicated, is just not available.

Mr. Ellis: One last question, then, Mr. Chairman. Could any of the gentlemen at the table with you give me an update on when we might expect something from Nordair; some determination of that problem?

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: At this point, I have no advance information from the minister on when there will be a decision on Nordair. He is still . . .

Mr. Ellis: Is it being actively followed up now?

Mr. Bockstael: He is in charge of ongoing negotiations. He does have Mr. Charron deputized to monitor the actions on the proposals and counter-proposals from the different people involved. He will be dealing with that, I think, shortly after Easter.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman. That is all.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis.

Finalement. Monsieur Maltais.

M. Maltais: Merci, monsieur le président.

J'ai peut-être été un peu sévère plus tôt envers Transports Canada, car il y a des bons coups qui ont été faits quand même. Je pense que tous les gens de la Côte-Nord sont très satisfaits de l'aéroport de Sept-Îles, entre autres, et de l'aéroport de Baie Comeau. Je pense qu'il faut reconnaître que de ce côté-là il y a eu un travail assez important de fait, et que les gens, dans la région, le réalisent de façon très évidente.

J'aimerais demander à M. McLeish s'il est au courant du document dont je parlais plus tôt, TP2604. Les services aériens et commerciaux de la Basse Côte-Nord du Saint-Laurent? Et est-ce qu'il y a un groupe de travail qui épluche le rapport actuellement pour formuler des recommandations assez rapidement dans ce domaine-là?

The Chairman: Mr. McLeish.

[Translation]

M. Ellis: Très bien. J'ai deux questions très courtes. Est-ce que le ministre envisage une autre ligne ADAC ailleurs au Canada?

M. McLeish: Monsieur le président, c'est une possibilité qui a été étudiée entre Victoria et Vancouver, Colombie-Britannique. On a déjà cherché un site, et des discussions ont eu lieu avec les autorités municipales de Vancouver et de Victoria; d'autre part, on a consulté le ministère de la Défense nationale, qui est propriétaire du terrain. Il s'agit d'une île dont j'ai oublié le nom, mais qui appartient au ministère de la Défense nationale. Si je me souviens bien, ce projet est actuellement sur une voie de garage.

Monsieur Potvin, auriez-vous quelque chose à ajouter?

Le président: Monsieur Potvin.

M. Potvin: Monsieur le président, un rapport est sur le point d'être terminé et devrait être publié d'ici un mois. Comme M. McLeish vous l'a dit, le plus grand problème, c'est de trouver un site d'aéroport sur l'île de Victoria. En fait, cela s'est avéré pratiquement impossible. L'emplacement de *Work Point* auquel on avait pensé a été éliminé par le ministère de la Défense nationale.

M. Ellis: Une dernière question, monsieur le président. Pouvez-vous nous dire quand nous pouvons nous attendre à recevoir une réponse de Nordair? Quand pouvons-nous espérer une solution à ce problème?

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Pour l'instant, le ministre ne m'a rien dit de particulier, et je ne sais pas quand une décision sera prise à propos de Nordair. Le ministre est toujours . . .

M. Ellis: Mais on s'en occupe?

M. Bockstael: Le ministre procède actuellement à des négociations. Il a chargé M. Charron de surveiller les négociations entre les différentes parties en cause. Je pense qu'il devrait s'en occuper activement tout de suite après Pâques.

M. Ellis: Merci, monsieur le président. C'est tout.

Le président: Merci, monsieur Ellis.

And finally, Mr. Maltais.

Mr. Maltais: Thank you, Mr. Chairman.

You may have thought I was being very hard with Transport Canada earlier on and I must say that some good things have been done. I think that the people of the north shore are very happy with the Sept-Îles airport, among other things, and the Baie Comeau airport. I agree that these developments were very important and that the people in the region are quite aware of this.

Can I ask Mr. McLeish if he is aware of the document I was talking about, document number TP2604 regarding air services and commercial services on the lower north shore of the St. Lawrence? Did you give this report to a task force; did you ask them to formulate recommendations?

Le président: Monsieur McLeish.

[Texte]

Mr. McLeish: Mr. Potvin will answer this.

The Chairman: Mr. Potvin.

Mr. Potvin: Mr. Chairman, yes, we are aware of the report; as a matter of fact, it was my group which prepared the report.

If you have read the report, Mr. Maltais, you will know it was a report on service to the lower North Shore which was commissioned after some discussions a previous minister had with the senior officials in Quebecair. The problem at the time was a lack of traffic and a lack of facilities.

The report tries to address both those points. It indicates the kinds of improvements needed at the four major airports along the lower North Shore and lays out a strategy for providing those improvements over a reasonable period of time. It also addresses the question of the kind of service that should be provided, and indicates in large measure, I might say, the CTC's views on how that service might be changed to make it a commercially viable enterprise.

M. Maltais: Est-ce que vous allez regarder aussi, de façon prioritaire, la planification dans ces régions-là au plan des passagers et au plan aussi des marchandises. Et allez-vous tenter de trouver une formule d'identification pour les gens qui vivent dans les villes nordiques comme Schefferville, Gagnon et Fermont?

Mr. Potvin: As Mr. McLeish indicated earlier, the question of rates is within the jurisdiction of the CTC. Certainly the question of rates, though, cannot be divorced from the question of costs. What the report tries to point out is that there is an opportunity, perhaps using a different size of equipment, to lower the costs and thereby make it possible for a carrier to provide the service more . . .

M. Maltais: Je suis d'accord avec l'idée que, si on arrive à une meilleure formulation au niveau des équipements et si on arrive à rationaliser les infrastructures aéroportuaires dans le coin, cela va influer grandement sur la tarification. Mais au-delà de tout cela, je pense qu'il va venir un temps où on ne pourra pas descendre les prix, c'est évident. Même Québecair n'a pas le choix de fonctionner avec les prix qu'elle suggère actuellement. On devra forcément trouver une formule pour que ces gens-là puissent voyager à des taux beaucoup plus accommodants que ce qu'ils ont actuellement. Est-ce qu'il ne serait pas bon que votre groupe de travail, que ce soit vous, que ce soit moi, mais que quelqu'un avise la Commission canadienne des transports d'examiner la question de la tarification dans ces zones-là?

Non seulement à cause de la zone mais aussi parce qu'ils n'ont pas d'autre moyen que le transport aérien pour se démuner. Ces gens-là n'utilisent pas l'avion par caprice, mais bien par besoin. Alors, est-ce que vous êtes prêt à recommander à la Commission canadienne des transports de regarder cela de près? Si c'est non, dans le fond, dites-le moi clairement que ce serait à moi de le faire directement auprès la Commission canadienne des transports.

Mr. Potvin: Mr. Chairman, the question that you raise, Mr. Maltais, is basically a philosophical question: that is, whether the federal government should in some way subsidize people for travel into isolated areas; and, while it certainly is an

[Traduction]

M. McLeish: M. Potvin va vous répondre.

Le président: Monsieur Potvin.

M. Potvin: Monsieur le président, effectivement, nous connaissons ce rapport. En fait, c'est mon groupe qui l'a préparé.

Monsieur Maltais, si vous avez lu ce rapport, vous savez qu'il portait sur les services qui existent sur la basse côte nord, et il a été préparé à la suite des discussions entre un ancien ministre et les directeurs de Québecair. A l'époque, les installations étaient insuffisantes, et le trafic également.

Le rapport cherche des solutions à ces deux problèmes. Il donne une liste de solutions pour les quatre principaux aéroports de la basse côte nord et arrête une stratégie pour la mise en place de ces améliorations dans des délais raisonnables. Il parle également des services qui devraient être mis en place et reprend, dans une large mesure, l'opinion de la CCT sur les améliorations à apporter au service pour le rendre viable.

Mr. Maltais: Is planification of passenger and freight traffic one of your priorities? Are you going to try and find out what are the needs of the people in these northern cities, what is the best formula for them, the people from Schefferville, Gagnon and Fermont?

M. Potvin: Comme M. McLeish vous l'a dit tout à l'heure, c'est à la CCT de fixer les tarifs, mais, évidemment, ces tarifs sont indissociables des considérations de coûts. Le rapport essaie d'expliquer qu'il devrait être possible de minimiser ces coûts, peut-être en adoptant un équipement plus léger; cela permettrait aux transporteurs d'assurer un service plus . . .

Mr. Maltais: I agree with you; with a lighter size of equipment and by rationalizing airport facilities in the region, you should be able to greatly change the tariff structure. There is a limit and there will be a time when it will be impossible to push prices down any more. Even Québecair is unable to survive today with its own prices. We will have to find a formula because these people have got to travel and the prices today are far too high. Do you not think your task force, yourself or even myself could ask the CTC to have a look at the tariff structure in these regions?

You know, these people have no choice. There are no other modes of transportation. These people do not fancy travel by plane, they have no choice. Can you ask the CTC to consider this? If you do not think so, tell me because then I will do it myself.

M. Potvin: Monsieur le président, monsieur Maltais, la question que vous soulevez est une question de principe: vous vous demandez si le gouvernement fédéral ne devrait pas subventionner les déplacements des gens qui vivent dans des

[Text]

important consideration for the lower north shore, it certainly is not unique to the lower north shore.

The same considerations arise on the coast of Labrador, in the Arctic, in parts of British Columbia and in other provinces. At the present time the policy of the government is not to subsidize transportation for that purpose for access to isolated areas except insofar as the provision of infrastructure is concerned.

M. Maltais: D'accord, alors je poserai la question de la tarification à la Commission canadienne des transports.

Un autre élément de questions. Est-ce que, pour ce document-là qui a été élaboré par vos services, le plan quinquennal, le plan officiel qui sera établi le sera avec Québecair et avec les gens qui sont résidents dans ces localités éloignées ou allez-vous simplement formuler les recommandations à partir de vos bureaux? Est-ce qu'actuellement il y a des négociations avec Québecair sur ce document-là, avec Québecair et les gens du Nord?

The Chairman: Mr. Potvin.

Mr. Potvin: Mr. Chairman, yes, there will be input and there is input as a matter of fact being gained right at the present time from Quebecair. Our regional administrator, Mr. André Dumas, is in discussion with Quebecair, but as a contingency, sir. We have put it into the program in that way to protect the client: if it happens that they want to change the priorities, if they want to do things in a different sequence, then it gives us that flexibility. But we foresaw that not to move ahead with at least the basic ideas that we had run the risk of winding up with a program without any funds. So we have, in fact, protected that kind of program and now we are discussing whether one should go ahead prior to the other.

There are also certain construction considerations to be taken into account: in some cases it is economically more beneficial to go ahead with a number of projects at one site and then move to another site and do it in that sequence.

Finally, there is the question of continuing the operation of the airports, which is one reason why we went ahead with the paving in Natashquan in the first instance. Because of the soil conditions in that area, we just could not keep the air strip operational without in fact paving it; that is what it boiled down to and that is what we have done.

Just referring to your comments earlier, we are certainly not insensitive to the needs of the lower north shore: a very comprehensive study has been done and a number of people both in the regional office and at headquarters have toured to be sure that we have a good understanding of the requirements there.

M. Maltais: A quel moment pensez-vous être en mesure de prendre une décision ou de formuler des recommandations précises suite à ce rapport-là?

Mr. Potvin: The consultation right now with Quebecair is ongoing. I would say that by late spring or early summer we will be able to finalize the report and say that is the plan of action; but, even with that, there would have to be some provision for exceptional circumstances arising.

[Translation]

régions isolées. Je reconnais que c'est un problème important pour la basse côte nord, mais ce n'est pas la seule région dans cette situation.

La côte du Labrador connaît les mêmes problèmes, sans parler de l'Arctique, de certaines régions de la Colombie-Britannique et d'autres provinces. A l'heure actuelle, le gouvernement a pour politique de ne pas subventionner les transports dans les régions isolées, sauf lorsque cela est considéré comme un service d'infrastructure.

Mr. Maltais: Right; in that case, I myself will ask the CTC to consider tariffs.

Now for a different line of questioning. Let us come back to this document, this 5-year plan, this official plan prepared with Québecair for the people who live in these isolated regions; are you just going to make recommendations from your offices? Are there going to be negotiations with Québecair and with the people concerned?

Le président: Monsieur Potvin.

M. Potvin: Effectivement, monsieur le président, Québecair doit jouer un rôle, et d'ailleurs, il a commencé. Notre administrateur régional, M. André Dumas, discute actuellement avec les représentants de Québecair, mais la discussion porte surtout sur les imprévus. Nous avons conçus le programme pour protéger le client: s'ils décident de modifier leurs priorités, s'ils veulent changer l'ordre des opérations, c'est toujours possible. Si nous n'avions pas procédé ainsi, nous risquons d'avoir un programme sans aucun capital. Autrement dit, en nous demandant dans quel ordre nous devons procéder, nous protégeons en fait les buts du programme.

Ce genre de considérations entrent également en ligne de compte pour la construction. Dans certains cas, il est plus économique de terminer tous les projets d'une localité donnée avant de passer à une autre localité.

Enfin, il ne faut pas oublier l'entretien des aéroports, et c'est l'une des raisons pour lesquelles nous avons décidé de commencer par asphalter la piste de Natashquan. Le sol se détériore tellement dans cette région qu'il devenait impossible de continuer sans asphalter. Et c'est finalement ce que nous avons fait.

Je reviens à ce que vous avez dit plus tôt; nous n'oublions pas du tout les besoins de la basse côte nord: une étude très exhaustive a été effectuée et un certain nombre de personnes, au bureau régional et au ministère même, sont allées sur place pour s'assurer que nous comprenons bien les besoins de ces localités.

Mr. Maltais: When can we expect a decision; will you be making recommendations regarding this report?

M. Potvin: Nous sommes actuellement en consultation avec Québecair. Je pense que d'ici à la fin du printemps, ou au début de l'été, nous devrions pouvoir publier le rapport et annoncer un plan d'action, mais ce plan contiendra toujours des dispositions en prévision de circonstances exceptionnelles.

[Texte]

M. Maltais: Compte tenu que ce document-là a été fabriqué, composé à partir de vos services, vous êtes, j'imagine, au courant de la question de Havre-Saint-Pierre par rapport à l'aéroport de Mingan. Est-ce qu'on peut en discuter ou si vous aimeriez mieux, . . . Est-ce que vous êtes assez familier avec le dossier pour pouvoir en discuter? Alors, quelle est votre position, personnellement, sur ce dossier-là, compte tenu des populations?

• 1755

Vous savez qu'il est bien indiqué dans le mémoire qui est ici, que la plupart des villages en moyenne et basse Côte-Nord ont accusé une décroissance de 7 p. 100 en moyenne depuis 1971, alors que Havre-Saint-Pierre a connu une croissance de 7 p. 100 de sa population. Est-ce qu'actuellement, par rapport aussi aux investissements que vous devrez consacrer à Mingan, d'abord, il est bien indiqué que l'aéroport appartient au gouvernement du Québec; deuxièmement, la piste devra être réasphaltée au complet; troisièmement, le hangar devra être reconstruit au complet. Déjà, vous avez même autorisé, je pense, \$450,000 pour la construction d'un hangar. Compte tenu de tous ces fonds que vous devrez investir à Mingan; compte tenu du fait que la population régionalement parlant, et la compagnie Fer & Titane travaillent à Havre-Saint-Pierre; aussi de la compagnie Québecair qui demande à retourner à Havre-Saint-Pierre, est-ce que vous êtes d'accord pour formuler une recommandation au ministre à savoir que l'aéroport principal, sans jouer sur les mots ou sur la question municipale ou régionale, est-ce que vous êtes d'accord pour formuler une recommandation au ministre pour qu'effectivement il y ait une volonté politique de considérer Havre-Saint-Pierre comme étant l'aéroport prioritaire du secteur et en laissant Mingan tel qu'il était auparavant?

Mr. Potvin: First of all, Mr. Chairman, I did not draft the full report, I just indicated that it was my group that was involved in it. Second, the basis for the report was an earlier study that had identified the four airports we are talking about and that are in the report as being the major airports in the area.

I think Mr. McLeish has indicated that we will look into the question of Havre-Saint-Pierre again. If it is indicated that the situation has changed, that the demographic development has not proceeded as we had originally anticipated, then perhaps there is some room for change. But at the present time all I can do is indicate that we will study it for you.

M. Maltais: Une question peut-être plus générale maintenant, monsieur McLeish. J'ai vu un document à mon bureau récemment concernant la nouvelle proposition d'autorité aéroportuaire. Je pense qu'il est prévu, actuellement, que dans le Canada les aéroports pouvaient maintenant fonctionner de la même manière que les services des ports nationaux du Canada, c'est-à-dire que nous pourrions avoir une autorité aéroportuaire locale. Est-ce que c'est le cas, effectivement? Et où sont rendues les démarches de ce côté-là à votre ministère?

Mr. McLeish: Mr. Chairman, we had a task force develop the feasibility of airport corporations similar to the approach taken in the ports policy. We prepared a Cabinet document

[Traduction]

Mr. Maltais: Given the fact that your services prepared this document, you must be aware of the problems between Havre-Saint-Pierre and the Mingan Airport. Can we discuss this, or would you rather . . . Are you familiar enough with this file to discuss it? Then what is your own position regarding this situation in relation to the local population?

According to this presentation, the population of most villages on the middle and lower North Shore has gone down by 7 per cent since 1971, while the population in Havre-Saint-Pierre has gone up by 7 per cent. First of all, since you are going to invest in Mingan, is it well understood that the airport belongs to the Government of Quebec? Secondly, the runway will have to be repaved entirely. Thirdly, the hangar will have to be rebuilt. I think you have already approved \$450,000 for the building of the hangar. Given all the moneys you are to invest in Mingan, given the fact that most of the people work in Havre-Saint-Pierre and that the Fer Titane company is there, given the fact that Québecair wants to go back to Havre-Saint-Pierre, are you ready to ask the minister to give his priority to the airport in Havre-Saint-Pierre, to leave Mingan untouched, and we are not playing on words, on municipal or regional designations and so on.

M. Potvin: Pour commencer, monsieur le président, ce n'est pas moi qui ai rédigé le rapport, tout ce que j'ai dit, c'est que mon groupe y avait participé. Deuxièmement, ce rapport se fonde sur une étude plus ancienne qui avait identifié les 4 aéroports dont nous parlons et qui avait décidé d'en faire les 4 principaux aéroports de la région.

M. McLeish vous a dit que nous avions remis en question le problème de Havre-Saint-Pierre. Il s'avère que la situation a changé, que l'évolution démographique n'a pas suivi ce que nous avions prévu; effectivement, il conviendrait peut-être de changer nos projets. Mais pour l'instant, tout ce que nous pouvons faire, c'est nous engager à étudier la question.

Mr. Maltais: On a more general question, Mr. McLeish. Recently, I have seen document in my office concerning the new Airport Authority proposition. It seems that some day our airports will be administered by authorities modelled on those of our national ports. We would have a local airport authority. Is it really the trend? What is the position of your department?

M. McLeish: Monsieur le président, nous avons chargé un groupe d'étudier la faisabilité de sociétés aéroportuaires un peu semblables à celles que nous avons pour les ports. Un

[Text]

and the minister is awaiting the opportunity to go before the Economic Development Committee with this proposal. We are seeking authority of Cabinet to undertake the next phase of the study which would be to examine in detail the various aspects of the plan which the officials feel is feasible and to look at all the critical aspects that have been identified by sources as being possibly disadvantageous. We are prepared to do that once we receive Cabinet approval to proceed. I am hoping we will obtain the Cabinet decision within the next few weeks.

M. Maltais: Laissez-moi vous dire que, personnellement, je suis très favorable à une décentralisation de ce genre. Cela va aider énormément les pouvoirs locaux à se faire entendre. Et je pense que cela va aider aussi Transports Canada dans l'administration des aéroports. Ma question supplémentaire est la suivante: Est-ce que ce principe des représentants locaux pour la gestion des aéroports sera limité à des aéroports régionaux ou pourrait aussi être considéré pour la gestion des aéroports municipaux?

Mr. McLeish: Mr. Chairman, the concept undertook what we considered to be the 24 principal airports in the country which includes the international airports, national airports and some regionals. These were the airports that, generally speaking, are now in the revolving fund. It was felt that since over 90 per cent of the air passenger traffic is handled by those 24 airports that this would be a good representation of the airport system. The feasibility study indicated that it is feasible for these airports to undertake, under the concept of a Crown corporation at each site, to operate with a financial plan that would see all the earnings of the airport go to the Crown corporation, including the proportion of the ticket tax raised by each airport. It would also see the air terminal costs, that is, the costs of air traffic control, borne by the federal government. These would not be charged to the airport. Under these circumstances, we demonstrated the feasibility of each of these airports being able to finance itself under the concept that the Minister of Transport would retain the responsibility to Parliament for the airports and for the financial and operational planning of each of these sites, and that the board of directors of each corporation would be approved by the minister and by the federal government.

• 1800

M. Maltais: Une dernière question . . .

Le président: Une dernière, oui.

M. Maltais: Une dernière question. Êtes-vous au courant si Québecair a demandé au ministère des Transports, à votre département, le retrait d'Air Canada de Sept-Îles pour pouvoir opérer une forme de monopole à Sept-Îles? Quand commencent les travaux de construction de l'aéroport de Gagnon? Êtes-vous au courant que les lumières qui ont été installées à l'aéroport de Cheverry par votre ministère ne fonctionnent pas à l'heure actuelle? On est encore à utiliser des lampes à l'huile. C'est encore des lampes à l'huile, monsieur!

The Chairman: Mr. McLeish.

[Translation]

document a été préparé à l'intention du Cabinet et le ministre doit bientôt le soumettre au Comité pour le développement économique. Nous allons demander au Cabinet de nous autoriser à poursuivre l'étude et à étudier en détail les différents aspects d'un plan que nos fonctionnaires ont jugé rentable. Il faudrait également étudier tous les inconvénients d'un tel projet. Dès que nous aurons l'autorisation du Cabinet, nous poursuivrons ces travaux. Nous devrions l'obtenir d'ici quelques semaines.

Mr. Maltais: Let me tell you that I believe such a decentralization to be very good. It would be a very good opportunity for local governments to be heard, and it should help Transport Canada manage its airports. Here is a supplementary; this idea of having local representatives participate in the management of airports, is it applicable only to regional airports or also to municipal airports?

M. McLeish: Monsieur le président, c'est un principe qui intéresse les 24 aéroports du pays que nous considérons les plus importants et qui sont les aéroports internationaux, les aéroports nationaux et quelques aéroports régionaux. En règle générale, tous ces aéroports font maintenant partie du fonds renouvelable. Étant donné que plus de 90 p. 100 du trafic passager passe par ces 24 aéroports, on peut considérer qu'ils sont un bon échantillonnage de notre système aérien. L'étude de faisabilité montre qu'il devrait être possible de faire de chacun de ces aéroports un genre de société de la Couronne qui canaliserait tous les bénéfices de l'aéroport, y compris les bénéfices tirés de la taxe sur les billets perçue dans chaque aéroport. D'autre part, les coûts d'entretien du terminal, les coûts du contrôle aérien seraient assumés par le gouvernement fédéral et ne seraient pas facturés aux aéroports. Dans ces conditions, nous avons prouvé que chacun de ces aéroports devrait pouvoir s'autofinancer, ce qui n'empêcherait pas de laisser au ministre des Transports la responsabilité devant le Parlement de même que la planification des opérations et des aspects financiers de chacun de ces aéroports. De plus, la composition du conseil d'administration de chacune de ces sociétés serait approuvée par le ministre et par le gouvernement fédéral.

Mr. Maltais: One last question . . .

The Chairman: The last one, yes.

Mr. Maltais: One last question. Has Quebecair requested a monopoly on the Sept-Îles airport? Do you know if Quebecair asked your ministry to exclude Air Canada from Sept-Îles airport? When do you expect work to begin on the Gagnon airport? Are you aware of the fact that the lights installed by your department at the Cheverry airport do not work? They are still using petrol lamps. Petrol lamps, yes sir!

Le président: Monsieur McLeish.

[Texte]

Mr. McLeish: That came so rapidly, Mr. Chairman, that I missed some of it. I was asked whether Quebecair has asked to have Air Canada withdraw from . . .

The Chairman: Seven Islands.

An hon. Member: Sept-Îles.

Mr. McLeish: I am not aware of any such proposal. And with respect to the lights at Chevery?

Mr. Maltais: Yes.

An hon. Member: They are not functioning.

Mr. McLeish: Not functioning. I will try to learn about it and see that it is corrected.

M. Maltais: Quand les travaux à l'aéroport de Gagnon vont-ils débiter? Je pense que c'est un montant de 3 millions de dollars qui est prévu pour cette année, et que cela doit débiter au printemps. Est-ce exact?

Mr. McLeish: I would like one of my colleagues here to help me out on that one.

The Chairman: Dr. Stebastyen.

Mr. Stebastyen: I have in front of me, Gagnon, Overlay Runway 04-22, at \$1.75 million.

The Chairman: Thank you very much. When will it begin?

Mr. Stebastyen: Hopefully, it should begin in June and should be completed in the fall.

The Chairman: That completes our 44th session during this session of Parliament. We adjourn until 8 o'clock tonight.

EVENING SITTING

• 2013

The Chairman: Order, please. We are now beginning the third round of questioning. I have at the moment three names on the list: Mr. Deniger, Mr. Mazankowski and Mr. McDermid, and I propose to begin with Mr. Mazankowski. Mr. Fraser has also indicated his desire to ask questions.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Fraser has some other duties to perform tonight. I wonder if I might be allowed to relinquish my position to him, providing I can get into the second spot from this side.

The Chairman: I do not see any difficulty with that, Mr. Mazankowski. You know I always follow your good advice.

Mr. Mazankowski: He has, I think, some important matters he wishes to raise with respect to Vancouver International Airport.

The Chairman: All right, then we shall . . .

Mr. Mazankowski: I would, of course, not proceed unless I had the support of my friends across the way.

• 2015

Mr. Deniger: We know you would not do anything like that.

[Traduction]

M. McLeish: Vous avez parlé si vite que je n'ai pas tout saisi. Vous m'avez demandé si Québecair avait demandé à ce qu'on élimine Air Canada de . . .

Le président: De Seven Islands.

Une voix: Sept-Îles.

M. McLeish: Je n'ai pas entendu parler d'une telle proposition. Quant aux lumières de Chevery . . .

M. Maltais: Oui.

Une voix: Elles ne fonctionnent pas.

M. McLeish: Elles ne fonctionnent pas. Je vais me renseigner et voir à ce qu'on fasse quelque chose.

Mr. Maltais: And when do you expect the work to begin at the Gagnon airport? I think \$3 million have been accrued for this year and work should begin in the spring. Is that right?

M. McLeish: Je vais demander de l'aide à l'un de mes collègues.

Le président: Monsieur Stebastyen.

M. Stebastyen: J'ai cela sous les yeux: Gagnon, asphaltage de la piste 04-22: 1.75 million de dollars.

Le président: Merci beaucoup. Quand commenceront les travaux?

M. Stebastyen: En juin, du moins nous l'espérons, et ils devraient se terminer à l'automne.

Le président: Voilà qui termine la 44^e séance de notre Comité au cours de cette session parlementaire. La séance est levée jusqu'à 20 h. 00.

SÉANCE DU SOIR

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous commençons notre troisième tour de questions. Pour l'instant, j'ai trois noms sur ma liste, ceux de MM. Deniger, Mazankowski et McDermid. Nous allons commencer avec M. Mazankowski. M. Fraser me signale qu'il a également l'intention de poser des questions.

M. Mazankowski: Monsieur le président, M. Fraser a d'autres engagements ce soir. Avec votre permission, je serais prêt à lui céder mon tour à condition évidemment que je sois deuxième de ce côté-ci.

Le président: Je n'y vois aucun inconvénient, monsieur Mazankowski. Vous devez savoir que je suis toujours prêt à suivre vos bons conseils.

M. Mazankowski: Je pense qu'il a des questions très importantes à soulever au sujet de l'Aéroport international de Vancouver.

Le président: Très bien, dans ce cas . . .

M. Mazankowski: Je ne vous aurais évidemment pas fait cette suggestion si je n'avais pas eu le consentement de mes bons amis d'en face.

M. Deniger: Nous n'aurions jamais osé vous le refuser.

[Text]

The Chairman: So we will start with Mr. Fraser, followed by Mr. Deniger, followed by Mr. Mazankowski.

Mr. Fraser: Mr. Chairman, I want to thank you very much for going along with the suggestion of my very distinguished colleague, Mr. Mazankowski.

I would like to ask a few questions tonight about the draft Airport Master Plan.

The Chairman: Mr. Fraser, may I just remind you, before you begin, that you have 15 minutes.

Mr. Fraser: I will be very careful to deliver all my barbs within 15 minutes.

The Chairman: We do not take it as religion in this committee, but we do try to limit it to that.

Mr. Fraser: I understand, Mr. Chairman, but probably a little bit of religion would not hurt.

Anyway, in view of the fact that a good many of us were at a prayer breakfast this morning, I think this should be conducted with due regard for everybody's sensibilities this evening. Of course, I do not want to be pejorative or difficult, but I want to ask some questions. Now, to whom do I direct these questions?

The Chairman: If they are policy questions, I would suggest you direct them to the parliamentary secretary. If they are on implementation of policy, I would suggest you direct them to Mr. McLeish, who will then call on one of his officials, if he himself does not know the answers.

Mr. Fraser: Mr. Chairman, let me put the problem to the committee. If anyone cares to look at the record of *Hansard* and the record, I suppose, of this committee, it will become clear that since early in 1973 there has been constant battle in this House and in other places, especially within the community of Vancouver, concerning the future of Vancouver International Airport. It will also be clear that I myself and others have asked a great many questions about the planning process. As the officials here will know, there is a draft Airport Master Plan. There have been suggestions that now that the Master Plan has been made public, the public ought to respond. I am told, although I cannot swear to this, because it is second-hand information, that the department has made some effort to catalogue the number of people who have responded in any particular way and that there have been some 300 written replies as a consequence of the Master Plan being published.

What I want to know is this. Is there going to be a public hearing; and if there is going to be a public hearing, what are the guidelines going to be? The reason I say this is that I put on the record a letter of January 28, 1981 which was sent by the Council of the Municipality of Richmond to the Transport Canada office in Vancouver recording that on January 26 in Richmond, the Richmond Council moved and passed this resolution.

Resolved that Transport Canada be requested to conduct public hearings on the draft Airport Master Plan, to permit residents and those affected by the proposal to ask questions and express their points of view.

That was in fact the motion.

[Translation]

Le président: Nous allons y aller avec M. Fraser, suivi de MM. Deniger et Mazankowski.

M. Fraser: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président, d'avoir accepté la suggestion de mon éminent collègue, M. Mazankowski.

Je voudrais vous interroger ce soir au sujet du projet de plan directeur pour l'aéroport.

Le président: Je vous rappelle que vous avez 15 minutes à votre disposition, monsieur Fraser.

M. Fraser: Je prendrai soin de dire toutes mes remarques en 15 minutes.

Le président: Nous n'en faisons pas un dogme ici en comité, mais nous essayons de nous limiter.

M. Fraser: Un peu de religion ne nuirait pas, monsieur le président.

Comme la plupart d'entre nous ont assisté au petit déjeuner-prière ce matin, nous allons essayer d'être gentils les uns avec les autres. Je ne veux pas me montrer trop agressif. Je veux simplement poser quelques questions. A qui dois-je m'adresser?

Le président: Si elles ont trait aux politiques du ministère, je vous suggère de les adresser au secrétaire parlementaire. Si elles ont trait à l'application des politiques, je vous conseille de parler à M. McLeish qui pourra répondre lui-même ou faire appel à l'un de ses collègues.

M. Fraser: Je vais commencer par exposer le problème au Comité. Si on examine le *Hansard* ou le procès-verbal de ce Comité, on se rend rapidement compte que, depuis 1973, la question de l'avenir de l'aéroport international de Vancouver fait l'objet de batailles à la Chambre et ailleurs. Un certain nombre de mes collègues et moi-même avons posé un grand nombre de questions concernant le processus de planification. Comme les fonctionnaires ici présents le savent très bien, il y a un projet de plan directeur pour l'aéroport. On semble dire que maintenant que le plan directeur a été dévoilé, le public devrait être en mesure de réagir. Il s'agit de renseignements de seconde main, mais j'ai entendu dire que le ministère avait fait un effort pour noter le nombre de personnes qui avaient répondu d'une certaine façon et qu'il y avait eu 300 réponses écrites à la suite de la publication du plan directeur.

Ce que je voudrais savoir maintenant, c'est s'il y aura des audiences publiques. Et s'il doit y en avoir, quel doit en être le cadre? Si je pose la question, c'est que j'ai déposé une lettre en date du 28 janvier 1981 émanant du Conseil municipal de Richmond et adressée au bureau de Transport Canada à Vancouver. La lettre indique que le 26 janvier, à Richmond, le Conseil municipal de Richmond a adopté la résolution suivante:

Que l'on demande à Transports Canada de tenir des audiences publiques relativement au projet de plan directeur pour l'aéroport afin que les résidences et les personnes concernées puissent poser leurs questions et exprimer leurs points de vue.

C'était le texte de la résolution.

[Texte]

The letter went on to say:

It is respectfully requested that Transport Canada officials note the support of the Richmond Council for open hearings and the free exchange of viewpoints on the draft Airport Master Plan and proposal for a third runway at Vancouver International Airport.

I am also informed that in addition to the Richmond Council the Mayor of Vancouver has indicated his desire for a public hearing and that this has been supported by the Greater Vancouver Regional District. The hon. Stephen Rogers who is the Minister of Environment in the government of the Province of British Columbia has raised a number of questions about the entire proposal in a letter either to the minister or to the department that a community organization, which I am very familiar with and which has been in existence for some time now, the so-called Community Forum, has asked for a quasi-judicial hearing. Also, a citizen's group in my riding, the Marpole Area Community Council, have indicated their desire for a public hearing.

Of course, this information comes from constituents and as a consequence I cannot say that it is first-hand, but I am being told, on the basis at least of second-hand information, that the stance the department is taking in the Vancouver area is that nobody wants a public hearing. I am told that an information officer out there has gone so far as to indicate that he has not heard from a single member of Parliament, a single member of the Legislative Assembly, a municipal politician or the Greater Vancouver Regional District as to the necessity of having a public hearing.

Now, my purpose tonight, Mr. Chairman, through you, is to tell you that there are a great many people who think that there must be a public hearing and that it would be outrageous if there is not. I want to know what the department is doing about that and I want to know specifically why the department is not proceeding to not only have a public hearing but establish a date for it and to advertise it because there are several issues at stake here.

There is, of course, the issue as to whether we need a third runway at all. There is also the issue as to whether or not the community of greater Vancouver ought to have the expansion that will go with the draft report. I think we are entitled to know exactly just what the department is engaged in. I have to tell you that I have never seen a bit of evidence yet, and I have looked at it very carefully, that justifies a third runway whether it extends out into the estuary or stops short of the estuary.

I want to know whether my community is just going to become a great big piece of tarmac for the rest of the world or whether or not we are going to have effective input into the decision-making of a vast bureaucratic empire which, quite frankly, has been telling us for 10 years that if we did not get that third runway within a couple of months that Vancouver airport would close down. I know, of course, I am sweeping with too broad a brush, that I am exaggerating a little bit, but I am not exaggerating that much.

Thank you, Mr. Chairman.

[Traduction]

La lettre ajoutait:

Les fonctionnaires de Transports Canada sont priés de noter l'appui de Conseil municipal de Richmond à l'idée d'audiences publiques et d'un libre échange de points de vue relativement au projet de plan directeur pour l'aéroport et à la troisième piste proposée à l'aéroport international de Vancouver.

Je crois savoir en outre que le maire de Vancouver a indiqué qu'il aimerait que soient tenues des audiences publiques et qu'il est appuyé en cela par le Greater Vancouver Regional District. L'honorable Stephen Rogers, ministre de l'Environnement au sein du gouvernement de la province de la Colombie-Britannique, a soulevé un certain nombre de question au sujet du projet dans une lettre qu'il a envoyée soit au ministre, soit au ministère; il leur a fait savoir entre autres qu'une association locale, que je connais bien et qui existe depuis déjà quelque temps, le Community Forum, a demandé la tenue d'audiences quasi-judiciaires à ce sujet. C'est également le cas d'un groupe de citoyens de ma circonscription, le Marpole Area Community council.

Évidemment, tous ces renseignements me viennent de commentants; ils sont donc de seconde main. Ils indiquent cependant que l'attitude du ministère à Vancouver consiste à dire que personne ne désire d'audiences publiques sur la question. D'après ce que j'ai appris, il semble même qu'un agent d'information du ministère est allé jusqu'à affirmer qu'il n'avait rien entendu dire d'aucun député au Parlement, d'aucun député à l'Assemblée législative, d'aucun politicien municipal du Greater Vancouver Regional District relativement à ces audiences publiques.

Mon but ce soir, monsieur le président, est de bien faire comprendre qu'il y a un grand nombre de personnes qui souhaitent des audiences publiques à ce sujet et que ce serait une grave erreur de ne pas en tenir. Je voudrais savoir ce que le ministère a l'intention de faire et pourquoi il n'a pas encore pris l'initiative de fixer une date pour ces audiences et de l'annoncer. En effet, plusieurs questions importantes se posent ici.

Il nous faut d'abord savoir si une troisième piste est vraiment nécessaire. Il faut également déterminer si la région métropolitaine de Vancouver a besoin de l'expansion prévue dans le projet. Nous avons le droit de savoir ce qui se passe. Je dois vous dire que personnellement je n'ai encore rien vu, et je suis le dossier de très près, qui justifie la construction d'une troisième piste qu'elle s'étende jusqu'à l'estuaire ou qu'elle s'arrête en deçà.

Je veux savoir si l'endroit où je demeure est appelé à devenir une grande aire de circulation aérienne pour le reste du monde ou s'il a vraiment un mot à dire dans le processus de décisions au niveau de ce vaste empire bureaucratique qui nous répète depuis dix ans que si nous ne construisons pas cette troisième piste d'ici quelques mois l'aéroport de Vancouver va devoir fermer. J'exagère à peine.

Je vous remercie, monsieur le président.

[Text]

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Fraser: And I do not want any equivocation either. Now, those who dare, please answer.

The Chairman: Without equivocation, Mr. McLeish, proceed.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, the region has not yet forwarded to headquarters the results of the consultation process and the regional recommendations which took place over some four to five months. When we receive those at headquarters we will then decide whether or not there is a need for a public hearing and make a decision accordingly.

Mr. Fraser: Because we were at a prayer breakfast this morning I am trying, because I happen to have been born in that faith, to use all the Christian charity I can muster at the moment, but I would be inclined, if I was not so circumscribed by that prayer Breakfast this morning, to say, "Who the blazes is going to decide whether or not there ought to be a public hearing?"

• 2025

Mr. McLeish: Mr. Chairman, it will be the Minister of Transport who will decide. We make our recommendations to him.

Mr. Fraser: Then why is there any doubt about it?

Mr. McLeish: Well, we react to what the public expresses its views in favour of. I would just add to this that, regarding the decision on a third runway, that is a draft master plan. It is not in any way, shape or form a commitment to do anything. As a matter of fact, assuming that there might be a public hearing and that the plan received favourable comment, there would be a considerable amount of work to be done including an environmental assessment process on the details of the plan. So the third runway would have to undergo an EARP process irrespective of what happens to the plan. So I think there are many safeguards build into the system, Mr. Fraser. I believe in due course these will unfold.

Mr. Fraser: Well, they have been unfolding to these many years and I suppose the position that I am taking and the request that I am extending in as gentle a way as I can is that there ought not to be any doubt as to whether or not there would be a public hearing. I again say gently but nonetheless with some determination that the department is making a really great mistake if it thinks that, on the basis of what has been described to me by a citizen in my riding as the show-and-tell method of deciding whether there is enough public interest to hold a public hearing, it can decide that there will not be a public hearing. I have to assure that departmental officials, through you, Mr. Chairman, that there is going to be the most outrageous row that you have ever seen. It is going to exceed anything you have ever been in before. So I am saying, and I will come back when the minister is here, that I urge you in my capacity as a representative of the area to think very carefully about not only that your decision ought to be that there be a public hearing but that the people in the area, and it is a very extensive area, have a right to a public hearing.

[Translation]

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Merci, monsieur le président.

M. Fraser: Et je ne veux pas de réponse vague non plus. Que ceux qui s'en sentent capables y aillent maintenant.

Le président: Pas de réponse vague, s'il vous plaît, monsieur McLeish.

M. McLeish: Le bureau régional n'a pas encore fait parvenir au bureau principal les résultats de la consultation menée sur une période de quatre ou cinq mois, ni ces recommandations. Ce n'est que lorsque nous aurons reçu ces renseignements et ces avis que nous serons en mesure de décider si oui ou non il doit y avoir des audiences publiques.

M. Fraser: J'étais présent au petit déjeuner-prière qui s'est déroulé ce matin; j'essaie en ce moment de faire preuve de toute la charité chrétienne que je peux trouver en moi-même, mais je suis tenté de demander: «bon Dieu, qui va finir par décider s'il doit y avoir des audiences publiques ou non?»

M. McLeish: Ce sera le ministre des Transports qui décidera. Nous lui présenterons nos recommandations.

M. Fraser: Pourquoi des doutes sont-ils émis dans ce cas?

M. McLeish: Nous réagissons aux vues du public. En ce qui concerne la décision touchant la troisième piste, je rappelle qu'il y a pour l'instant seulement un projet de plan directeur. Il n'engage à rien. En supposant qu'il y ait des audiences publiques et que le plan s'attire des commentaires favorables, il faudrait qu'il y ait encore beaucoup de travail sur les détails du plan, entre autres il faudrait une étude d'environnement. Donc, la question de la troisième piste devrait être assujettie au processus d'évaluation de l'environnement, quoi qu'il arrive. Le système comporte déjà des garanties, monsieur Fraser. Elles s'appliqueront en temps et lieu.

M. Fraser: Elles ont déjà mis plusieurs années à s'appliquer. Ce que je dis, en étant le plus diplomate possible, c'est qu'il ne devrait y avoir aucun doute quant à la tenue éventuelle d'audiences publiques. J'estime, et je répète que j'essaie d'être le plus diplomate possible, que le ministère commet une grave erreur s'il croit qu'il pourrait décider lui-même de la tenue d'audiences publiques simplement en utilisant la méthode des mains levées, comme l'a décrit un citoyen de ma circonscription, pour juger de l'intérêt qu'elles suscitent. Je puis assurer les fonctionnaires du ministère, par votre entremise, toujours, monsieur le président, qu'il va y avoir de la casse si c'est ce qui se produit. Ce sera pire que tout ce qui a été vu jusqu'ici. J'y reviendrai lorsque le ministre sera là, mais je vous incite encore une fois, en ma capacité de représentant de cette région qui est très étendue, à considérer non pas seulement la question de l'utilité des audiences publiques, mais également celle du droit des citoyens à ces audiences.

[Texte]

Mr. McLeish: Yes, Mr. Chairman, I have the message loud and clear.

Mr. Fraser: Here endeth the lesson.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Fraser. Mr. Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, je voudrais revenir sur la question du coût du gallon d'essence pour avion dans les divers aéroports canadiens, en ce qui concerne les compagnies internationales. Bien qu'on ait clairement identifié l'existence de deux politiques au Canada pour le jet fuel, une politique à l'est et une politique à l'ouest de la rivière Ottawa, ma question est la suivante: Est-ce que l'Administrateur de l'air est au courant... Avant, peut-être pourrait-il me dire quelles sont, comme on se parle aujourd'hui, les conditions d'approvisionnement de pétrole pour les compagnies internationales aux États-Unis et au Canada? Est-ce qu'il y a encore des allocations? Est-ce qu'il y a encore des quotas, ou est-ce que les difficultés d'approvisionnements sont terminées?

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, I am not aware of any problems at all for air carriers, domestic or otherwise.

M. Deniger: Aux États-Unis?

Mr. McLeish: Yes, I believe that is so.

M. Deniger: Est-ce que vous êtes au courant du cas de transporteurs internationaux aériens qui pourraient, disons, aller... On va prendre un exemple quelconque. Je ne dis pas que c'est le cas, c'est une hypothèse. Japan Airways a un vol, par exemple de Los Angeles à Tokyo et vous me dites qu'il n'y a pas de problème d'approvisionnement à Los Angeles. Alors, je tiens cela pour acquis, mais le pétrole est pas mal plus cher à Los Angeles qu'à Vancouver. Savez-vous s'il peut y avoir des transporteurs qui quittent Los Angeles avec un réservoir plus ou moins plein, mais l'avion rempli de passagers, qui atterrissent à Vancouver pour y faire le plein à bon marché, du moins à bon marché quand on compare cela aux prix à Gander et à Mirabel, pour ensuite aller vers une destination étrangère, tout cela sans avoir embarqué ou débarqué un seul passager?

• 2030

Mr. McLeish: Mr. Chairman, we have kept pretty detailed records on whether or not there has been any freighting of fuel from Canadian airports. I do not know if Mr. Potvin has that material with him tonight.

The Chairman: Mr. Potvin.

Mr. Larry Potvin (Director General, Policy Planning and Programming Air Department of Transport): Mr. Chairman, I do not have the exact figures with me, but I can say our records indicate that there is a minimal number of technical stops in western Canada. The bulk of the technical stops occurs in Gander, with the next being Mirabel. There are very few in western Canada.

M. Deniger: Alors, vous n'avez aucune indication qui vous permettrait de croire que des transporteurs s'approvisionnent au Canada en pétrole à bon marché.

[Traduction]

M. McLeish: J'ai bien reçu le message, monsieur le président.

M. Fraser: Mon sermon est terminé.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Fraser. Monsieur Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

I want to come back to the question of the cost of jet fuel to the international companies using the different Canadian airports. While the existence of two different policies in Canada for jet fuel is well known, one to the east and one to the west of the Ottawa river, I have this question about the whole situation: is the administrator for air aware...? Before that, could he tell us what are, at this very moment, the terms and conditions for buying fuel for international companies in the United States and in Canada? Are there still allocations? Are there still quotas? Or are we through with that?

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Je ne suis au courant d'aucun problème pour les compagnies aériennes, nationales ou internationales.

Mr. Deniger: The same goes for the United States?

M. McLeish: Je crois.

Mr. Deniger: Are you aware of cases where international air carriers... let us take an example. It may or may not be true. Japan Airways, for example, has a flight from Los Angeles to Tokyo. You tell me that there is no supply problem in Los Angeles. I take your word for it, nevertheless fuel is much more expensive in Los Angeles than Vancouver. Could it be that some air carriers leave Los Angeles with a full complement of passengers but with the fuel tanks more or less filled up, and land in Vancouver to fill up cheaply or at least more so compared to the prices asked at Gander and Mirabel. They continue on to foreign destinations without having taken or left a single passenger.

M. McLeish: Monsieur le président, nous avons tenu des dossiers assez détaillés relativement à la possibilité que du carburant soit pris à bord comme fret aux aéroports canadiens. Je ne sais pas si M. Potvin les a avec lui ce soir.

Le président: Monsieur Potvin.

M. Larry Potvin (Directeur général, Politiques, planification et programmation (Air), ministère des Transports): Je n'ai pas les chiffres précis en main, monsieur le président, mais nos dossiers indiquent qu'il y a un minimum d'escales techniques dans l'ouest du Canada. C'est à Gander, puis à Mirabel, que se produisent le plus d'escales techniques. Il y en a très peu dans l'ouest du Canada.

Mr. Deniger: So you have no proof that air carriers try to refuel cheaply in Canada.

[Text]

Mr. Potvin: Mr. Chairman, there was a time when this became a concern, and it was when there were restrictions on fuel in the U.S. It was at that time, and precisely for that reason, that we started to keep track of what was going on. As I indicated to you, there is a minimal number of technical stops taking place in western Canada and, so far as we can tell, a minimal amount of tankering. The figures suggest that there is a fair amount of tankering by Canadian carriers, and probably quite a bit more than any of the foreign carriers, at least at the present time.

M. Deniger: Vous savez, il n'y a pas tellement de difficulté si ce sont des transporteurs canadiens qui bénéficient du bas prix canadien. Il y a peut-être plus de difficulté quand ce sont des transporteurs internationaux.

Donc, si j'ai bien compris, monsieur Potvin, vous me dites que lorsque cela se produisait, c'était surtout parce que ces transporteurs avaient de la difficulté à s'approvisionner aux États-Unis et non pas à cause de la politique de prix réduit au Canada.

Mr. Potvin: Mr. Chairman, you indicated before that there seems to be two pricing policies. In fact, there are not two pricing policies; there is one energy policy that deals with the oil export compensation. As you well know, the problem is that our oil comes from either domestic or international sources, and because we pay international prices for international oil, there is a compensation. As I indicated earlier to you this afternoon, that compensation only applies to oil for domestic consumption.

M. Deniger: C'est donc dire qu'on a une politique énergétique qui a deux prix.

Mr. Potvin: Two prices.

M. Deniger: C'est cela. Une politique, mais deux prix, un prix pour l'Est et un prix à l'ouest de la rivière des Outaouais.

Mr. Potvin: No, that is not correct, Mr. Deniger, and that is what I was trying to explain to you. It is true with respect to foreign carriers.

Mr. Deniger: That is what I am referring to.

Mr. Potvin: Just foreign carriers, not domestic carriers. Even domestic carriers on international flights get the advantage of the domestic price at the time.

M. Deniger: Jusqu'à cette nouvelle taxe qui enlève ce bénéfice-là. La nouvelle surcharge enlèverait le bénéfice que vous mentionnez à nos transporteurs domestiques.

Mr. Potvin: That is right.

M. Deniger: Je suis d'accord en partie avec M. Mazankowski; je considère que nos transporteurs canadiens ne devraient pas, pour les mouvements internationaux, avoir à payer cette surcharge. Ce que je comprends moins, cependant, c'est qu'on aurait deux prix pour nos transporteurs étrangers ici au Canada.

Sur un autre sujet, monsieur le président, monsieur Potvin, récemment, vous avez été cité dans un article de journal concernant les vols ADAC. Selon la citation, que vous avez sûrement vue, vous avez dit qu'il est maintenant temps, à la

[Translation]

M. Potvin: Il y a eu une époque où l'on s'en est inquiété; c'était à l'époque où des restrictions touchant le carburant étaient en vigueur aux États-Unis. C'est justement pour cette raison qu'on a commencé à tenir des dossiers. Comme je vous l'ai indiqué, il y a un nombre minime d'escales techniques dans l'ouest du Canada; il en va de même pour le plein de carburant. Les chiffres indiquent que ce sont les transporteurs canadiens qui font le plein le plus souvent, probablement beaucoup plus que les transporteurs étrangers. C'est la situation à l'heure actuelle.

Mr. Deniger: There is no problem if it is the Canadian carriers who take advantage of the low Canadian price. It is when the international carriers do it that the problem arises.

So, Mr. Potvin, you are telling me that there was some of this going on only at the time when the carriers had difficulty in obtaining supplies in the United States and that it is not due to Canada's lower price policy.

M. Potvin: Vous avez indiqué plus tôt qu'il semblait y avoir deux politiques de prix. Ce n'est pas du tout le cas; il n'y a qu'une seule politique énergétique qui fait appel à un régime compensatoire pour le pétrole importé. Vous ne nierez pas que notre pétrole vient de sources internes et externes; comme nous devons payer les prix internationaux pour le pétrole international, nous avons prévu une compensation. Comme je vous l'ai dit plus tôt cet après-midi, cette compensation vaut seulement pour le pétrole utilisé au pays.

Mr. Deniger: So we have an energy policy based on two prices.

M. Potvin: Deux prix.

Mr. Deniger: Exactly. One policy, but two prices, one to the east and one to the west of the Ottawa River.

M. Potvin: Ce n'est pas tout à fait juste, monsieur Deniger, et c'est pourquoi je voulais préciser. C'est vrai seulement dans le cas des transporteurs étrangers.

M. Deniger: C'est d'eux que je parle.

M. Potvin: C'est vrai seulement pour les transporteurs étrangers, non pas les transporteurs canadiens. Et les transporteurs canadiens ont droit au prix canadien même pour les vols internationaux.

Mr. Deniger: But the new tax takes away this advantage. The surtax would take it away from the domestic carriers.

M. Potvin: C'est vrai.

Mr. Deniger: I am partially in agreement with Mr. Mazankowski in that I do not think that the domestic carriers should have to pay the surtax on international flights. What I have some difficulty with is the fact that there would then be two prices for foreign carriers here in Canada.

Going on to another subject, Mr. Chairman, Mr. Potvin, a newspaper article was quoting you recently on the STOL program. According to the article, you would have said that it was now time for the Canadian Transport Commission to

[Texte]

Commission canadienne des transports, de choisir les transporteurs désignés. Est-ce que c'était une opinion personnelle que vous émettiez ou était ce l'opinion du département?

• 2035

Mr. Potvin: I am afraid I did not understand the question.

Mr. Deniger: Well, you were quoted about a month and a half ago. I think it was in the Ottawa *Citizen*. I do not have the clipping but I could surely find it. It said that now the City of Toronto had removed their objection to the STOL program at Toronto Island, that it was now time for the CTC to choose which of the four companies that had applied for licence—to choose which of the four companies would get that licence. I am just curious whether you were speaking out as an interested party or if it was the position of the department.

The Chairman: Mr. Potvin.

Mr. Potvin: Mr. Chairman, I do not think it was either. I think it was a statement of fact. The CTC in their decision said that they would not choose a carrier until the City of Toronto had indicated that there would be use of the island airport.

Mr. Deniger: There was a second condition, too.

Mr. Potvin: The second condition was with respect to the infrastructure.

Mr. Deniger: A clear statement of interest by Transport Canada.

Mr. Potvin: Interest of Transport Canada but not necessarily in providing all the facilities Mr. Deniger.

M. Deniger: Non mais quand à la politique, si c'était la politique de Transports Canada d'avoir un vol... Vous êtes donc favorable, j'imagine, par vos commentaires et par la déclaration que vous avez faite, à un service ADAC entre Ottawa, Montréal et Toronto?

Mr. Potvin: I think I was reflecting the fact that the department has been acting as a facilitator in the implementation of the STOL service and not indicating in any way that was contrary to the statements of the minister or the other officials in the department. All I was saying, basically, was that the City of Toronto had removed their objection. You will recall that earlier they had been unalterably opposed. Now, with certain conditions, they had indicated they would not be opposed to the introduction of STOL. What I was suggesting is that the next step would be for the CTC to select a carrier.

M. Deniger: Avant que Transports Canada ait déterminé l'étendue de leur investissement, avant qu'il ait déterminé de quel aéroport, à Montréal, on va se servir, si c'est Dorval ou si c'est le Parc Victoria, avant que le litige qui demeure à Toronto quant au service de JET à Toronto Island soit résolu... Parce que, si je me rappelle bien, la résolution du Conseil municipal de Toronto veut l'abolition de tout service de JET à Toronto Island. Cela est très litigieux. Alors, malgré ces trois objections-là, vous pensez que c'est le temps, que nous sommes prêts et que la CCT devrait décider qui donne le service?

[Traduction]

choose the designated carriers. Were you speaking for the department or only for yourself?

M. Potvin: Je crains de ne pas avoir compris la question.

M. Deniger: Il y a environ un mois et demi, un journal, je pense qu'il s'agissait du Ottawa *Citizen*, rapportait vos propos. Je n'ai pas l'article du journal en main, mais je puis le trouver. Il vous faisait dire que maintenant que la ville de Toronto ne s'opposait plus aux vols ADAC à partir de l'île de Toronto, il était temps pour la CCT de choisir parmi les quatre transporteurs qui avaient fait une demande de permis. Je me demande seulement si vous parliez à titre personnel ou au nom du ministère.

Le président: Monsieur Potvin.

M. Potvin: Ce n'était pas ma position ou la position du ministère, c'était seulement une constatation. La CCT avait déjà indiqué qu'elle ne choisirait pas le transporteur avant que la ville de Toronto ait indiqué qu'elle acceptait que l'île soit utilisée comme aéroport.

M. Deniger: Il y avait une deuxième condition.

M. Potvin: La deuxième condition avait trait à l'infrastructure.

M. Deniger: Transports Canada devait se montrer intéressé.

M. Potvin: Pas nécessairement à fournir toutes les installations.

Mr. Deniger: It has to do with policy and Transport Canada's desire to have flights... I gather then from what you have said, that you are in favour of a STOL service between Ottawa, Montreal and Toronto.

M. Potvin: Je notais seulement le fait que le ministère avait agi comme intermédiaire en vue de faciliter la mise sur pied d'un service ADAC; il n'y avait là rien de contradictoire avec ce que le ministre ou les hauts fonctionnaires du ministère avaient pu dire à ce sujet. J'indiquais seulement que la ville de Toronto ne s'opposait plus au projet. Elle s'y était opposée de façon non équivoque au départ. A certaines conditions, elle était maintenant prête à l'accepter. Je notais que l'étape suivante pour la CCT consistait à choisir le transporteur chargé d'assurer ce service ADAC.

Mr. Deniger: Before Transport Canada had determined the extent of the investment, before it had decided on what airport to use in Montreal, Dorval or Victoria Park, before the question of JET service at Toronto Island had been resolved... because if I remember correctly the Toronto city council's resolution barred all JET service from Toronto Island. So the question is far from being settled. Despite these three problems do you think that it is time for the CTC to decide on the carrier?

[Text]

Mr. Potvin: Mr. Deniger, first of all, I do not know of anything that is before the courts about this matter. It was a matter for the city council. The second thing is that in fact it is not a Transport Canada airport. It is a private airport and the resolution of the use of the airport is a matter that is ongoing at the present time.

The question of the use of which airport in Montreal is a question that in fact was dealt with at the hearings because the applicants indicated that they would only see the service as being viable if it was from the Victoria car park site. Now there was testimony from Canavia on that point and there was testimony from . . .

M. Deniger: En fait, je n'ai pas le jugement devant moi, et je m'en excuse, mais il me semble que les témoignages, lors de l'audience, concluaient que c'était le site Toronto Island qui était essentiel à la survie, à l'existence même de ce programme-là. Pas le Parc Victoria. La décision fait référence au Parc Victoria. Est-ce que vous êtes donc prêt à me dire que, s'il y a un service ADAC, cela va être nécessairement au Parc Victoria et non pas, peut-être, à l'aéroport de Dorval où les coûts seraient évidemment 100 fois moindres?

Mr. Potvin: Mr. Deniger, that is not what I said. What I said was that the carriers had applied.

• 2040

Mr. Deniger: You said—the testimony was that it was essential that they serve it from Victoria STOL port.

Mr. Potvin: Not my testimony, sir; the testimony of the carriers.

Mr. Deniger: I said that it was the Toronto Island airport that was deemed to be essential to the applicants, not Victoria airport. I would like it. Victoria STOL port is five minutes from my house. I would love to have a STOL service there, just love it, of course, except that I am not sure that we can afford it. Now, are you telling me we can afford to have one there? How much is it going to cost? Do you know?

Mr. Potvin: Mr. McLeish gave testimony to the effect that the costs were rather uncertain because of the lack of precision in estimating the site preparation costs, but I just want to clarify the point that I made. The CTC decision said that it was essential to clear away the obstacles to the Toronto Island airport because, in the testimony that was given to the CTC, that was the only airport that seemed to have obstacles. What I was referring to was the applications from the carriers and those applications, except for the one that did not concern itself with Montreal, all dealt with service to the Carpark site. Well, we differ then, sir. I see you are shaking your head. We differ on that; that is a matter of record and I will have to look it up, but it is my recollection that they all specified the Victoria Carpark site and I can recall the testimony being given to the effect that only with the Carpark site would the service be commercially viable. Now that is all I am saying. If my recollection differs from the records then I . . .

[Translation]

M. Potvin: D'abord, monsieur Deniger, je ne crois pas qu'il y ait quoi que ce soit de litigieux dans cette affaire. Il appartenait au conseil municipal de décider. Deuxièmement, il ne s'agit pas d'un aéroport de Transports Canada. Il s'agit d'un aéroport privé; la décision en voie d'être prise actuellement a trait à son utilisation.

La question du choix de l'aéroport utilisé à Montréal est venue sur le tapis lors des audiences; les requérants ont indiqué que selon eux le service ne pouvait être rentable qu'à partir du parc de stationnement Victoria. Il convient de relever le témoignage de Canavia et d'autres transporteurs à ce sujet . . .

Mr. Deniger: I do not have a copy of the decision before me but I thought that the testimony revealed that it was the Toronto Island site that was essential to the viability of the service, not the Victoria Park site. The decision refers to the Victoria Park site. Would you go so far as to say if there is a STOL service, it will definitely be from the Victoria Park site and not from Dorval airport where the cost would be a hundred times less?

M. Potvin: Ce n'est pas ce que j'ai dit, monsieur Deniger. J'ai simplement noté que des transporteurs avaient fait une demande.

M. Deniger: Vous avez dit qu'il était essentiel qu'ils desservent la région à partir de l'aéroport ADAC du parc Victoria.

M. Potvin: Ce n'est pas moi qui le dis, monsieur, c'est les transporteurs.

M. Deniger: J'ai dit que c'était l'aéroport de l'île de Toronto qui était censé être essentiel aux candidats et non pas l'aéroport du parc Victoria. Pourtant, j'aimerais bien car ce dernier se trouve à cinq minutes de chez moi. J'aimerais beaucoup avoir un service ADAC, ce serait fantastique, même si je ne suis pas sûr que nous puissions nous le permettre. Pensez-vous que nous puissions nous permettre d'avoir un aéroport ADAC là? Combien cela coûterait-il?

M. Potvin: M. McLeish a dit que les coûts n'étaient pas encore déterminés étant donné qu'on n'avait pas encore évalué exactement les coûts de préparation du site, mais permettez-moi de préciser ce que j'ai dit tout à l'heure. La décision de la CCT stipulait qu'il était essentiel d'éliminer les obstacles que posait l'aéroport de l'île de Toronto étant donné que, selon les témoignages qui ont été déposés devant cette commission, c'était là le seul aéroport qui semblait avoir ce genre d'obstacle. Je voulais donc parler des demandes déposées par les transporteurs, lesquelles traitaient toutes, à l'exception d'une seule qui ne concernait pas Montréal, des services de desserte jusqu'au parc de stationnement de voitures. Nous ne sommes donc pas d'accord là-dessus, monsieur, et je vois que vous faites non de la tête. Il faudra donc que je vérifie cela, mais si je me souviens bien, toutes ces demandes concernaient le parc de stationnement de voitures de Victoria. Je me souviens très bien qu'un témoin a dit que la création d'un parc de stationnement était la condition essentielle de la viabilité commerciale

[Texte]

Mr. Deniger: Is your recollection saying that Victoria STOL port is more important to the viability of the service than Toronto Island?

Mr. Potvin: I did not say that, sir.

Mr. Deniger: Which is more important?

Mr. Potvin: What I hear the carriers saying is that both are important.

Mr. Deniger: Equally important?

Mr. Potvin: Equally important; one is at each end of the route.

Mr. Deniger: The records will show that the whole issue is Toronto Island; it is certainly not in Montreal, but my point is that it is in front of the CTC or it is not, and there is no decision. There is lack of decision. I do not know basically what the philosophy of Transport Canada is. Do they want one or not? Yet you have basically said to the press that it is now up to the CTC to choose a carrier, and I say basically here that we do not have yet a statement from the minister or from the air administrator on the viability of a STOL service, on the need of a STOL service, and that to me is a contradiction.

Mr. Potvin: Mr. Deniger there is a report that we have produced on the viability of the service.

Mr. Deniger: When was that report?

Mr. Potvin: March 1980.

Mr. Deniger: Mr. Mazankowski, were you the minister then? You must have asked for it.

Mr. Mazankowski: No, I put a moratorium on all studies; we just made decisions.

The Chairman: One minute left.

Mr. Deniger: Put me on the fourth round.

The Chairman: That will be another day, Mr. Deniger. Thank you. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, before I get into a couple of questions, I want to say something about the questions that were posed by Mr. Fisher, the member from Mississauga North. Either intentionally or accidentally, I think he sort of took a swipe at the officials for accommodating Wardair and other companies interested in establishing facilities at Toronto International Airport. I think it is the function of Transport Canada to facilitate and indeed to assist the air transportation industry, and I must say that I am surprised that he did mention Wardair. Given the significance of Wardair, particularly to the City of Toronto and indeed to Canada, and I suspect to his riding, Mr. Chairman, I find that somewhat appalling. Wardair will probably carry a million and a half passengers this year, the bulk of which will be traffic generated outside the country. I think some 70 per cent of their traffic originates outside the North American continent, so it does generate a tremendous source of foreign exchange for our country.

[Traduction]

de ce service. C'est tout ce que j'ai à dire. Si je me trompe, je...

M. Deniger: D'après vous, l'aéroport ADAC du parc Victoria est plus important pour la viabilité du service que celui de l'île de Toronto?

M. Potvin: Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. Deniger: Lequel est le plus important?

M. Potvin: Les transporteurs ont dit que les deux étaient importants.

M. Deniger: Aussi important l'un que l'autre?

M. Potvin: Oui. Ils se situent tous les deux aux deux extrémités du trajet.

M. Deniger: Les dossiers montreront que c'est bien l'aéroport de l'île de Toronto qui pose le problème. Ce n'est certainement pas celui de Montréal. En tout cas, que cette question ait été soumis ou non à la CCT, aucune décision n'a été prise. Je ne sais pas ce qu'en pense le ministère fédéral des Transports. En veut-il un? Vous avez dit aux journalistes que c'était maintenant à la CCT de choisir un transporteur; or, étant donné que le ministre ou l'administrateur des transports aériens n'a pas encore indiqué si un tel service ADAC serait viable et utile, je trouve qu'il y a là une contradiction.

M. Potvin: Monsieur Deniger, nous avons publié un rapport sur la viabilité de ce service.

M. Deniger: Quand?

M. Potvin: En mars 1980.

M. Deniger: Monsieur Mazankowski, c'est vous qui étiez ministre à cette époque? Vous avez sans doute réclamé un tel rapport.

M. Mazankowski: Non, j'ai imposé un moratoire sur toutes les études; nous nous sommes contentés de prendre des décisions.

Le président: Il vous reste une minute.

M. Deniger: Mettez alors mon nom pour le quatrième tour.

Le président: Ce sera pour un autre jour, monsieur Deniger. Merci. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, avant de poser des questions, j'aimerais dire quelques mots sur celles qu'a posées M. Fisher, député de Mississauga Nord. Volontairement ou non, il a reproché aux fonctionnaires d'avoir accepté que Wardair et d'autres compagnies aériennes ouvrent des bureaux à l'aéroport international de Toronto. Or, le rôle du ministère des Transports est d'aider l'industrie des transports aériens; je suis aussi un peu surpris qu'il ait parlé de Wardair. Étant donné l'importance de cette compagnie aérienne, surtout dans la ville de Toronto et même au Canada, y compris pour sa circonscription, monsieur le président, je trouve cela vraiment étonnant. Wardair devrait transporter environ un million et demi de passagers cette année, dont la majorité se destineront à l'étranger. Je crois qu'environ 70 p. 100 des passagers de cette compagnie viennent de pays étrangers au continent nord-américain; c'est donc une source importante de devises étrangères pour notre pays.

[Text]

• 2045

Although we talk about other direct benefits, I think Wardair employs probably 2,100 to 2,200 people. More than 50 per cent of those people are employed and live in the city of Toronto and I am not sure what he expects the officials to do when a carrier of that nature, that magnitude, that is so important to the air industry . . .

The Chairman: Mr. Fisher is indicating that he will raise a point of order.

Mr. Mazankowski: I think that is fine . . .

Mr. Fisher: I would not like Mr. Mazankowski to dig himself into too deep a hole here. For his personal benefit, when he reads over the transcript, he will see that I said that I was pleased that Wardair's problems were solved. He will find that line in the transcript.

What you will also find there is a question on my part, which you have quite rightly indicated, that I believe the process was incorrect. I am delighted that their problem was solved: I agree with you and I want it on record that they give my riding and our part of the city of Toronto a tremendous benefit. I welcome them and I would not like you to dig yourself into too deep a hole by saying that I do not welcome them. It is there on record and it would help if you took a look at that before you lay a lot of accusations.

Mr. Mazankowski: No, I was not laying . . .

Mr. Fisher: But I would like answers from our officials—and I am surprised that a Conservative does not want to allow the free enterprise system to work freely and openly—I would like to know why tenders were not let, why there was not a public process, why there was not competition—particularly when our officials knew that there were other companies interested in that precise location. It is a matter of record with our officials that they were told of other people being interested in that site.

If you think we should favour one company instead of another and do it quietly without a due process, then carry on. I will be interested in listening . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Fisher does not have to worry about me digging myself into any holes. He just confirmed what I originally had set out because he said again that he was not happy with the process that Transport Canada followed with respect to facilitating the establishment of a very significant hangar at the Toronto International Airport. The record clearly speaks for itself, Mr. Chairman, and he has simply confirmed what I had originally said. I did preface my remarks with the fact that either intentionally or accidentally he left the impression, but he has now confirmed it: so he is not happy with the process and it does in effect render a swipe against Wardair because . . .

Mr. Fisher: I am delighted with the company . . .

Mr. Mazankowski: . . . the facility was needed. It is pretty important to Toronto, pretty important to Ontario, pretty important to Canada and I think anything that Transport Canada could do to facilitate its operation and provide the

[Translation]

Même si nous parlons des autres avantages directs, je crois que Wardair emploie de 2,100 à 2,200 personnes, dont plus de la moitié vivent à Toronto. Je me demande donc que les fonctionnaires sont censés faire avec un transporteur aussi important que cela . . .

Le président: M. Fisher indique qu'il invoquera le Règlement.

M. Mazankowski: Parfait.

M. Fisher: Je ne voudrais pas que M. Mazankowski s'enforce davantage. Lorsqu'il lira le procès-verbal du présent Comité. Il se rendra compte que je me suis dit satisfait que les problèmes de Wardair aient été résolus.

Il verra aussi que j'ai posé une question, comme il l'a indiqué à juste titre, au sujet du processus que je trouve incorrect. Je suis ravi que les problèmes de cette société aient été résolus. Je reconnais avec vous, et je tiens à ce que cela soit consigné au dossier, que cette société joue un rôle positif très important pour ma circonscription et pour la ville de Toronto. Je lui souhaite donc la bienvenue dans cette région et, si je vous ai interrompu, c'est pour vous éviter de vous enfoncer davantage en prétendant que je ne voulais pas qu'elle vienne s'y installer. Avant d'accuser quelqu'un, vous feriez donc mieux de vérifier.

M. Mazankowski: Je n'accusais personne . . .

M. Fisher: Je suis étonné qu'un député conservateur veuille empêcher le système de la libre entreprise de fonctionner. J'ai demandé pourquoi il n'y avait pas eu d'appel d'offre et pourquoi tout ce processus n'avait pas été public. J'ai demandé aussi pourquoi il n'y avait pas eu de concours, d'autant plus que nos fonctionnaires savaient très bien que d'autres compagnies s'intéressaient à cet endroit précis. Des documents indiquent que nos fonctionnaires savaient parfaitement que d'autres sociétés s'intéressaient à cet endroit précis.

Si vous estimez que nous devrions favoriser une compagnie plutôt qu'une autre et qu'on devrait le faire en cachette du public, alors allez-y. J'aimerais bien savoir . . .

M. Mazankowski: Monsieur le président, M. Fisher n'a pas à craindre que je m'enfonce davantage. Il a en effet confirmé ce que je disais tout à l'heure, à savoir qu'il n'était pas satisfait des procédures suivies par le ministère des Transports en ce qui concerne la construction d'un vaste hangar à l'aéroport international de Toronto. Le compte rendu prouvera donc clairement que M. Fisher a simplement confirmé ce que j'ai dit au début. J'avais d'ailleurs indiqué auparavant que, volontairement ou non, il en avait donné l'impression, mais maintenant il l'a confirmé et de un, à savoir qu'il n'est pas satisfait des procédures suivies par le ministère des Transports, ce qui revient à critiquer Wardair parce que . . .

M. Fisher: Je suis ravi que cette société . . .

M. Mazankowski: . . . ces équipements étaient nécessaires. Ils sont très importants pour Toronto, pour l'Ontario et pour le Canada et, à mon avis, c'est le rôle du ministère des Transports que d'aider une société à offrir les services nécessaires.

[Texte]

kind of access and the service that was required is indeed a credit to the officials at Transport Canada and I commend them for it.

Mr. Fisher: Let us do it properly, Mr. Mazankowski.

The Chairman: Let us do this properly, too, and not degenerate into an argument. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I want to turn now, Mr. Chairman, to a statement that has just been made by the president and chief executive officer of Air Canada. You heard earlier this week that one segment of the aviation industry were chronic complainers and it suggests that Mr. Claude Taylor is not happy with some of the decisions that have been made by Transport Canada and, indeed, by the government. He is taking issue with the federal government for allowing Britain access to fly into the lucrative western Canadian market. He says that the Canadian airline industry received little in return and that the results of this decision will have effects lasting into the future. He says, and I quote:

Canada appears to have given away the farm and received next to nothing in return.

Mr. Chairman, could I ask Mr. McLeish if that is true? If so, what did Air Canada get in exchange for the rights of British Airways to land in western Canada? What is it that they are unhappy with? I understand they were after fifth-freedom rights. I am not sure how the bilateral agreement was finally formulated, but would you agree with that statement, and if so, how is it going to be made up in the interest of providing an equitable quid pro quo for Air Canada in the future?

Mr. McLeish: Mr. Chairman, I cannot speak on comments of Mr. Claude Taylor which are quoted in the press. I think at the afternoon session . . .

Mr. Mazankowski: I am reading from—this is more than a statement in the press, Mr. McLeish; it is the summary of Mr. Taylor's speech that has been provided by Air Canada. So I would suspect it was factual.

Mr. McLeish: Thank you, Mr. Mazankowski, for giving me that additional information. However, I do not think it alters the suggestion I would like to make to the chairman, that I think Mr. Claude Taylor is the best person to speak on his own comments. I do not believe I can interpret precisely what his feelings are about the bilateral . . .

Mr. Mazankowski: What was Air Canada after which it did not get? Can we approach it that way?

Mr. McLeish: It was after additional fifth freedoms, and it did not get them. In the Far East it wanted some further conditions, which it did not get.

The question we explored this afternoon was how does a department, or how does the government, in fact, put together its position on bilateral negotiations. I explained that there is an interdepartmental committee process. In due course the position is hammered out by officials and then a position paper with the recommendations of the committee is processed to each of the ministers involved. After the ministers pass on their comments, the paper is finalized. On some occasions it

[Traduction]

J'irais même jusqu'à en féliciter les fonctionnaires du ministère des Transports.

M. Fisher: A condition de suivre les procédures normales, monsieur Mazankowski.

Le président: Bien sûr, et c'est pour cela que nous arrêterons de nous chamailler. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: J'aimerais maintenant revenir sur une déclaration qui vient d'être faite par le président-directeur général d'Air Canada. On a dit, au début de cette semaine, qu'un secteur de l'industrie aéronautique se plaignait constamment et que M. Claude Taylor n'était pas satisfait de certaines décisions du ministère des Transports et, à vrai dire, du gouvernement. On a dit ainsi qu'il s'opposait à la décision du gouvernement fédéral d'autoriser des compagnies britanniques à desservir le marché lucratif de l'ouest du Canada. M. Taylor a déclaré que les compagnies aériennes canadiennes recevaient très peu d'avantages en échange et que les résultats de cette décision auraient des effets à long terme. Il a dit, et je cite:

Le Canada semble avoir abandonné la boutique sans recevoir quoi que ce soit en échange.

Monsieur le président, j'aimerais demander à M. McLeish si c'est vrai. Si oui, qu'a obtenu Air Canada en échange des droits accordés à British Airways d'atterrir dans l'ouest du Canada? Pourquoi Air Canada est-elle si mécontente? Si je comprends bien, cette société réclamait les droits de la cinquième liberté. Je ne sais pas si l'accord bilatéral est définitif, mais êtes-vous d'accord avec le président d'Air Canada, et, si oui, qu'allez-vous donner à cette société pour compenser?

M. McLeish: Monsieur le président, je n'ai rien à dire sur les déclarations de M. Claude Taylor qui sont rapportées dans la presse. Au cours de la séance de cet après-midi . . .

M. Mazankowski: C'est plus qu'une simple déclaration dans la presse, monsieur McLeish, puisqu'il s'agit du résumé du discours de M. Taylor, résumé qui nous a été fourni par Air Canada. Je suppose donc qu'il est exact.

M. McLeish: Merci, monsieur Mazankowski, de me donner tous ces détails supplémentaires. Cependant, je maintiens ce que j'ai dit tout à l'heure, à savoir que M. Claude Taylor est la personne la mieux placée pour vous répondre. En effet, il m'est impossible d'interpréter précisément ce qu'il entend par accord bilatéral . . .

M. Mazankowski: Que réclamait Air Canada et qu'elle n'a pas obtenu? Peut-être pourriez-vous me répondre?

M. McLeish: Elle réclamait les droits de la cinquième liberté qu'elle n'a pas obtenus. En Extrême-Orient, elle voulait d'autres avantages, qu'elle n'a pas obtenus non plus.

La question que nous avons étudiée cet après-midi était de savoir comment un ministère ou un gouvernement peut arrêter sa position lors de négociations bilatérales. J'ai déjà expliqué qu'il existe des comités interministériels et, en temps opportun, la position du gouvernement est arrêtée par les fonctionnaires qui soumettent alors à chacun des ministres intéressés un document de travail assorti des recommandations du comité. Lorsque les ministres ont fait savoir ce qu'ils en pensent, on

[Text]

requires a submission to Cabinet and on others it does not. The manner in which the airlines will participate is also decided at that time, and the airlines take part in the negotiations, which are conducted under the leadership of the External Affairs officer who is assigned full time to be the bilateral negotiator. Those are the conditions under which that United Kingdom bilateral was conducted.

Mr. Mazankowski: Mr. McLeish, in future bilaterals which may come up, if unfairness has been dealt to Air Canada, is there a prospect of reconciling the inequity that may have occurred as a result of the negotiations of bilaterals? And what are fifth freedoms? What do they mean, for the benefit of the committee and for the record?

The Chairman: I was going to ask that question.

Mr. Mazankowski: What would it mean to Air Canada to get the fifth-freedom rights you refer to?

Mr. McLeish: It would enable Air Canada to pick up at intermediate points on the way to a destination beyond.

Mr. Mazankowski: To other destinations.

Mr. McLeish: Yes. It gets very complex, though, because it can involve points outside London, as well, to destinations within the United Kingdom sphere of influence.

Mr. Mazankowski: No fifth freedoms were granted at all; is that right?

Mr. McLeish: Some were, yes. But I do not recall the details and I do not know whether Mr. Potvin has them with him or not.

The whole question here was one in which we had to take cognizance of some very substantive arguments from External Affairs—and this is always the case. External Affairs is really the lead agency in bilateral negotiations because, as I explained this afternoon, the considerations are not purely commercial and those of Transport. They have to fit into the government's approach to the entire foreign affairs' strategy.

• 2055

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I think in the interests of all concerned—and I am sure, in the interests of all the members of the committee—it seems to me appropriate that Mr. Bockstael might bring this to the attention of the minister. I am sure he has access to the same document that I have. I would think it would be incumbent upon the minister either to make a statement before this committee or to issue form of a statement in response to the statement that has been issued arising out of the speech made by the president of Air Canada. If Mr. McLeish can present that to the committee, or Mr. Bockstael, at some later date, I would think the committee would see fit to accommodate him.

The Chairman: Is there a date on that, Mr. Mazankowski?

Mr. Mazankowski: It was received today.

Mr. Deniger: It was received yesterday in Vancouver.

Mr. Mazankowski: I will certainly give it to the Clerk and she can distribute it.

[Translation]

peut alors mettre la dernière main au document. Parfois, celui-ci est soumis au Cabinet. C'est aussi à ce moment-là que l'on décide si les compagnies aériennes participeront aux négociations, lesquelles sont menées par le fonctionnaire des Affaires extérieures qui s'occupe en permanence de négociations bilatérales. C'est dans ces conditions que l'accord bilatéral avec le Royaume-Uni a été négocié.

M. Mazankowski: Monsieur McLeish, si d'autres accords bilatéraux, à l'avenir, lèvent Air Canada, sera-t-il possible de redresser ces injustices? Quels sont ces droits de la cinquième liberté que réclamait Air Canada?

Le président: C'est justement ce que j'allais demander.

M. Mazankowski: Que représentent ces droits pour Air Canada?

M. McLeish: Ils permettraient à cette société de prendre des passagers aux escales, avant d'arriver à destination.

M. Mazankowski: Vers d'autres destinations.

M. McLeish: Oui. C'est une question très complexe car il peut s'agir d'escales autres que Londres, alors que le lieu de destination finale se trouve dans la sphère d'influence du Royaume-Uni.

M. Mazankowski: Air Canada n'a donc pas obtenu ces droits supplémentaires?

M. McLeish: Non. Il m'est difficile de me souvenir des détails de cet accord et je ne sais pas si M. Potvin les a ici.

Dans toute cette affaire, nous avons dû tenir compte d'arguments très solides du ministère des Affaires extérieures, ce qui se produit toujours. En effet, ce ministère joue le rôle principal au cours de négociations bilatérales étant donné que, comme je l'ai déjà expliqué cet après-midi, il n'y a pas que des problèmes de commerce et de transport qui entrent en jeu. Il faut également que les modalités de l'accord correspondent à la stratégie du gouvernement en matière de relations extérieures.

M. Mazankowski: Monsieur le président, dans l'intérêt de tout le monde, il conviendrait que M. Bockstael signale ce problème au ministre. Je suis sûr qu'il a accès au même document que moi. A mon avis, le ministre devrait faire une déclaration soit devant ce Comité, soit en public, pour répondre à certains problèmes mentionnés par le président d'Air Canada. J'espère donc que M. McLeish ou M. Bockstael, pourra faire suite à ma demande.

Le président: Ce document est-il daté, monsieur Mazankowski?

M. Mazankowski: Je l'ai reçu aujourd'hui.

M. Deniger: Il a été reçu hier à Vancouver.

M. Mazankowski: Je vais le donner au greffier et il pourra le distribuer.

[Texte]

The Chairman: Thank you very much.

Mr. Mazankowski: I want to move on to another subject, which I know will be easy for Mr. McLeish because I know it is very near and dear to his heart. That is the question of the airport authority concept and what progress is being made with regard to it. How is Transport Canada addressing some of the legitimate concerns, I believe, that have been expressed by the Union of Canadian Transport Employees and the Professional Institute of Public Service of Canada. I would like to know whether you could indicate to what extent you are advanced in terms of putting into place a pilot project. The minister made reference to this the other day.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, the work following the feasibility study that was conducted by the task force over some two and a half years led to a Cabinet document which we recommended to the Minister. He is now awaiting the opportunity to go before the Economic Development committee with the recommendation to Cabinet that the department be permitted to undertake the next phase of the study, which would be to answer the various comments received from municipalities, provinces, unions, various associations, some parliamentarians and so on. We are looking forward to a favourable decision by Cabinet in the weeks ahead that will enable us to undertake this next phase. We have reviewed the reaction over the last year and a half, subsequent to the progress reports which were sent to all with whom we consulted, and I can honestly say that the only truly adverse reaction came from the public service unions. Otherwise we have had mostly favourable comments, with a number of comments that had reservations. You alluded to these in your question and they were all, I think, fair reservations to be expressed. We would really appreciate the opportunity to conduct the studies further and to indicate how we think these reservations could be answered positively.

With respect to the unions, that is going to be a more difficult task. If we were to implement the concept and come up with the establishment of airport corporations, the public service unions would in fact lose members at all the airports where the corporations were created. However, we think there are ways and means, and the unions are quite aware of these, for compensating the individuals concerned. In the final analysis, since this implementation would take place over a considerable period of time, I really do not think the unions would feel the pinch as they are publicly stating they would because the implementation is undoubtedly going to take the better part of 10 years once the decision is made to go ahead. We would start it off with the airports where it is most likely to operate smoothly, to succeed, and, gradually, from the additional factors we would learn there, we would move to add additional airports to the system. During the interim period, of course, there would be a need to keep a certain amount of the staff that we have now at the regional headquarters and at the Ottawa headquarters and at those airports that would be unaffected. So, there will be a very gradual switchover. We think, once we are given the opportunity to demonstrate all these factors, the impact on the unions would be far less serious than they appear to indicate. And we are totally

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup.

M. Mazankowski: J'aimerais maintenant passer à un autre sujet, qui sera sans doute plus facile pour M. McLeish car je suis qu'il lui tient beaucoup à cœur. Il s'agit du concept de l'administration aéroportuaire et j'aimerais savoir où on en est à ce sujet. Comment le ministère des Transports essaie-t-il de résoudre les problèmes fort légitimes que lui ont présentés le Syndicat canadien des employés des transports ainsi que l'Institut professionnel de la Fonction publique du Canada? J'aimerais aussi savoir si vous allez bientôt mettre en place un projet pilote, d'autant plus que le ministre en a parlé l'autre jour.

M. McLeish: Monsieur le président, une étude de faisabilité a été effectuée par un groupe de travail, pendant environ 18 mois, et elle a abouti à la préparation d'un document du Cabinet que nous avons recommandé au ministre. Ce dernier attend maintenant l'occasion de comparaître devant le Comité du développement économique pour demander au Cabinet d'autoriser son ministère à passer à la phase suivante de l'étude, c'est-à-dire à répondre aux divers commentaires exprimés par les municipalités, les provinces, les syndicats, diverses associations, certains parlementaires, etc. Nous espérons avoir l'autorisation du Cabinet au cours des prochaines semaines afin de pouvoir entamer cette nouvelle phase. Au cours des 18 derniers mois, nous avons reçu bon nombre de commentaires à la suite des rapports d'activité que nous avons envoyés à toutes les personnes que nous avons consultées; sincèrement, les seules critiques défavorables que nous ayons reçues provenaient des syndicats de la Fonction publique. À part cela, la plupart de ces réactions étaient très favorables, certaines étant un peu plus réservées. Nous aimerions beaucoup approfondir ces études afin de voir dans quelle mesure on peut justement tenir compte de ces réserves.

En ce qui concerne les syndicats, la tâche sera un peu plus difficile. Si nous adoptons ce concept et que nous établissons des sociétés aéroportuaires, les syndicats de la Fonction publique perdront des membres dans tous les aéroports où de telles sociétés seront créées. Nous pensons cependant qu'il y a des façons et des moyens, les syndicats sont au courant, d'indemniser les personnes en cause. En dernière analyse, puisque ce sera fait pendant une période assez longue, je ne crois pas que les syndicats en ressentent les effets ainsi qu'ils le disent publiquement. La mise en œuvre prendra certainement une dizaine d'années, après que le feu vert sera donné. Nous commencerions par les aéroports où ce serait probablement beaucoup plus facile d'application et, progressivement, grâce à notre expérience, nous pourrions ajouter d'autres aéroports au système. Dans l'intervalle, il faudra évidemment conserver certains employés que nous avons présentement au bureau régional et au bureau central à Ottawa de même qu'aux aéroports qui ne seront pas touchés. Ce sera donc un changement très progressif. Lorsque nous aurons pu faire la preuve de tout cela, nous croyons que les effets sur les syndicats seront beaucoup moins graves qu'il n'y paraît. Nous sommes tout à fait certains qu'il n'y aura pas d'effets contraires sur les employés eux-mêmes.

[Text]

convinced that there would be no adverse impact on the employees themselves.

• 2100

Mr. Mazankowski: How about the possibility of creating an additional tax burden on some of the communities?

The Chairman: That is your final question, Mr. Mazankowski.

Mr. McLeish: We do not see this as a problem because of the financial plan which, incidentally, has been looked at by a number of the major financial houses in the country, and they have all commented very favourably on it. The intention is that an airport corporation would receive the revenues from landing fees, general terminal fees, concessions, and the proportion of ticket tax that it raises from the passengers originating there. Additional capital expenditures that would be needed for airport expansion would require contracts with the air carriers in order to underwrite the expenditure and, hence, it would give the carriers a full role in deciding what has to be expanded and when and under what conditions. The underwriting by the carriers would be to underwrite bond issues to obtain the additional capital required. This is a procedure that is used extensively in the United States and in Europe. We believe, from our consultations with the financial houses in Canada, has similar application and potential for success here in Canada.

The Chairman: Thank you.

Mr. Fisher.

Mr. Fisher: Thank you, Mr. Chairman. It is fortuitous I have the opportunity to come on right after that comment—I look forward to exploring it in a little more detail. I would like to see if this soon to be famous Mazankowski hole is going to be worth filling in. I am reminded here of comment that Mr. Diefenbaker once made, that you never go out rabbit hunting with an elephant gun. Well, the size of the blast we just got from the former minister makes me wonder if we are not actually stumbling across some big game instead of just some small queries. I would like to make it clear that, when I asked my questions earlier, it was in the context of some complaints I had received from two of my constituents, corporate constituents who have small businesses, who came to me and complained that they had not been given the benefit of due process in the course of bidding for space at Toronto airport.

Now, I previously expressed my pleasure with Wardair's presence at Toronto airport. I sent out a newsletter to 55,000 homes in Mississauga somewhere around January saying that I was really delighted to have the facility and the extra employment and the extra investment that it represented for us. Earlier in this conversation today I made it clear that I was delighted that Wardair's problem had been settled. And I say that again, I am really happy that Wardair has had whatever problems it faces settled. But I wonder why we suddenly have this uproar from the former minister.

[Translation]

M. Mazankowski: Est-ce qu'il pourrait y avoir un fardeau fiscal additionnel pour certaines municipalités?

Le président: Ce sera votre dernière question monsieur Mazankowski.

M. McLeish: Nous ne croyons pas que ce soit un problème, car le plan financier a été examiné, je dois dire, par un certain nombre de maisons financières importantes au pays; leurs commentaires étaient tous favorables. Il est prévu qu'une société aéroportuaire toucherait les revenus des droits d'atterrissage, des droits généraux d'aérogare, des concessions et la portion de taxe du billet qui est perçue lorsque les passagers partent de cet endroit. Les dépenses d'immobilisations additionnelles nécessaires pour l'agrandissement de l'aéroport se feront nécessairement après entente avec les transporteurs aériens afin de garantir les dépenses et, partant, le transporteur pourra jouer un rôle, celui de décider ce qui doit être agrandi, quand et dans quelles conditions. Il faudrait que les transporteurs garantissent les obligations en vue d'obtenir les capitaux additionnels nécessaires. Cette façon de faire est adoptée généralement aux États-Unis et en Europe. Nous croyons, après consultation avec les maisons financières du Canada, que la même chose pourrait être faite au Canada avec des chances de succès.

Le président: Merci.

Monsieur Fisher.

M. Fisher: Merci monsieur le président. J'ai la chance de prendre la parole tout de suite après une remarque que je voudrais approfondir. J'aimerais savoir si cette bientôt célèbre fosse dans laquelle est censé s'enfermer Mazankowski vaudra la peine d'être remplie. Cela me fait penser à ce qu'a déjà dit M. Diefenbaker, on ne va jamais à la chasse au lapin avec un fusil pour la chasse à l'éléphant. L'importance de la détonation qu'a produite la déclaration de l'ancien ministre me porte à me demander si nous ne sommes pas en train de trébucher sur du gros gibier plutôt que sur des petites questions peu importantes. Je voudrais établir clairement que lorsque j'ai posé mes questions plus tôt, c'était pour présenter des plaintes que j'avais reçues de deux électeurs, des électeurs qui ont de petites entreprises. Ils se sont adressés à moi, ils se sont plaints de n'avoir pas reçu l'avis de participation à l'appel d'offre pour des locaux à l'aéroport de Toronto.

J'ai déjà dit combien j'étais heureux de la présence de Wardair à l'aéroport de Toronto. J'ai envoyé une circulaire à 55,000 foyers dans la région de Mississauga au mois de janvier, dans laquelle je disais combien j'étais heureux que ce service existe, que des emplois additionnels soient créés et que des investissements additionnels soient apportés. Un peu plus tôt aujourd'hui, j'ai dit très clairement que j'étais heureux de voir que le problème de Wardair était réglé. Je le répète, je suis très heureux que les problèmes de Wardair soient maintenant réglés. Je me demande maintenant pourquoi nous faisons face soudainement à ce gissement de l'ancien ministre.

[Texte]

I raised with Mr. McLeish the question of process, and I would like to remind the committee of that process.

• 2105

First of all, as I understand it, Wardair approached the general manager of Toronto International Airport in late 1979 and asked whether facilities would potentially, hypothetically, be available to him if he needed them. In early 1980, during an election campaign, Air Canada notified Wardair that they would not have space. Then Wardair suddenly was able to act on what was previously hypothetical information and to make an application for space on a site that no one else knew was available, and that is what I am asking about.

Mr. Mazankowski would be well advised to double-check my information with his colleague from Brampton-Georgetown, who complained that our officials had been so obscure and so secretive that he was flooded with calls about this building that was mysteriously going up at that end of the runway. I believe he is on record in a previous Transport committee meeting as saying that he had been flooded with calls; if it was not at one of our Transport committee meetings, it was certainly at the tri-municipal council that we jointly attended last October. He was complaining about the secrecy of our officials and the fact that nobody knows anything at Toronto International Airport.

I would ask the former minister why he has taken such a strong stand on this question. My views are clearly on record. The timing indicates that he knew something about this, or potentially knew something about it. If he thinks I am acting against the interests of my constituents, I would like to know whether he has acted potentially in the interests of one of our airlines. I would support the facility at Toronto airport, provided that that facility has been placed there properly. We heard from Mr. McLeish that there were some specific reasons, but there did not seem to be an over-all reason for the placement of this building at the end of that runway.

There certainly was, on the part of one of my constituents, a great concern that Wardair had been able to go in there and no one else had been given the opportunity to bid. As I mentioned earlier, this is a cargo facility that is interested; it would have represented a considerable saving for them to have located on that site.

The Chairman: On a point of order, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: On a point of order, if the member is not happy with the decision that was made by the officials of Transport Canada in the best interests of Canada, the best interests of Ontario, the best interests of Toronto and, indeed, the interests of the travelling public, why does he not say so, rather than beating around the bush and trying to wave a red flag by suggesting that something untoward has been done?

Mr. Fisher: I can answer that by saying that if the hon. member thinks due process is unnecessary, why is he part of a filibuster about the supposed process we are following on another issue, the constitution, in the House of Commons?

[Traduction]

De même que M. McLeish, j'ai soulevé la question des procédures et j'aimerais le rappeler aux membres du Comité.

Tout d'abord, si j'ai bien compris, les représentants de Wardair ont communiqué avec le directeur général de l'aéroport international de Toronto, fin 1979, pour lui demander quelles installations pourraient être disponibles, s'ils en avaient besoin. Au début de 1980, pendant la campagne électorale, Air Canada avisait Wardair qu'il n'aurait pas de place. Wardair a décidé d'agir rapidement sur une information hypothétique reçue précédemment et a présenté une demande d'espace pour un endroit dont la disponibilité n'était connue de personne. Voilà pourquoi je vous pose la question.

M. Mazankowski ferait mieux de vérifier à nouveau ces renseignements auprès de ses collègues de Brampton-Georgetown qui se sont plaints que nos représentants avaient été si vagues et si secrets qu'il était submergé d'appels au sujet de l'édifice mystérieux en construction en bout de piste. D'après le compte rendu d'une réunion du comité des transports précédent, il dit qu'il a été submergé d'appels; s'il ne s'agit pas d'une de nos réunions du comité des transports, c'était certainement lors de la réunion du conseil des trois municipalités où nous étions présents tous les deux en octobre dernier. Il s'était plaint de nos hauts fonctionnaires qui semblaient vouloir garder le secret et du fait que personne ne savait rien à l'aéroport international de Toronto.

Je voudrais demander à l'ancien ministre pourquoi il a adopté cette position ferme sur le sujet. Mon opinion est consignée au compte rendu. D'après ce qui s'est passé, il était au courant de quelque chose, ou du moins il semblait l'être. S'il est d'avis que je n'agis pas dans l'intérêt de mes électeurs, j'aimerais savoir s'il a agi peut-être dans l'intérêt d'une de nos lignes aériennes. Je favoriserais cette installation à l'aéroport de Toronto, à la condition qu'elle ait été choisie adéquatement. M. McLeish nous a dit qu'il y avait eu des raisons précises pour le faire, mais il ne semble pas y avoir vraiment une raison concernant l'érection de cet édifice en bout de piste.

Un de mes électeurs s'est certainement beaucoup inquiété du fait que Wardair ait pu s'y installer, alors que personne d'autre n'a eu l'occasion de présenter de soumission. Je le répète, il d'agit d'un service marchandises qui aurait pu représenter pour eux une épargne considérable s'ils avaient pu s'installer à cet endroit.

Le président: M. Mazankowski invoque le Règlement.

M. Mazankowski: Si le député n'est pas content de cette décision prise par les hauts fonctionnaires de Transport Canada, dans les meilleurs intérêts du pays, de l'Ontario, de Toronto et même du public voyageur, pourquoi ne le dit-il pas plutôt que de tourner autour de la question en brandissant le drapeau rouge et en laissant entendre que quelque chose de malencontreux s'est produit?

M. Fisher: Je répondrai que si l'honorable député croit que la procédure régulière n'est pas nécessaire, pourquoi participe-t-il à une obstruction systématique au sujet de la procédure

[Text]

Mr. Mazankowski: We are not talking about the constitution here.

The Chairman: Order, order!

Mr. Fisher: Obviously, he considers process to be an important part of our political life . . .

The Chairman: Order, please, Mr. Fisher.

Mr. Fisher: . . . and that is what I am asking about.

The Chairman: Mr. Fisher and Mr. Mazankowski, this is not a point of order, it is an argument. I would suggest to the hon. member that he proceed with his questioning of the witnesses.

Mr. Fisher: I would like to ask Mr. McLeish if he could give me some idea of how many service bays Air Canada has to handle 707S and DC-8s or comparable aircraft at Toronto International Airport. That is a strictly technical, factual issue.

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, I am unable to answer that. I do not know the answer.

Mr. Fisher: Okay, I would like to ask another straightforward, factual question: Does Transport Canada own a Challenger jet or a DASH-7?

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Transport Canada owns a Challenger.

Mr. Fisher: And it is operating now?

Mr. McLeish: No, it is not operating; it is at the contractors for a fitment of the interior. It was delivered green to us and it then went to Innotech Aviation where the interior is being fitted. We expect to take final delivery on June 15.

• 2110

Mr. Fisher: And the DASH-7?

Mr. McLeish: We do not own a DASH-7.

Mr. Fisher: Do you have any plans to buy one?

Mr. McLeish: It is being discussed at this moment.

Mr. Fisher: Okay. Those are my two factual questions. Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Fisher. Mr. McDermid, please.

Mr. McDermid: I am very tempted to answer some of the accusations that were made by Mr. Fisher regarding me personally. I was not, and I do not think I ever said, and I think the record will show this, that I was flooded with calls over the building of the hangar. What I did say was that any time anything happens at Toronto International Airport, as members of Parliament we get calls asking us what is going on there and we do not know. Much to the minister's credit he is setting up as part of the communications system, and we are working with him, a method to inform members of Parliament as to what is going on there. That is the first thing.

[Translation]

que nous avons adoptée pour une autre question, la Constitution, à la Chambre des communes?

M. Mazankowski: Il ne s'agit pas ici de Constitution.

Le président: A l'ordre.

M. Fisher: Il considère évidemment que la procédure est une partie importante de notre vie politique . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît, monsieur Fisher.

M. Fisher: . . . c'est précisément ce que je demande.

Le président: Monsieur Fisher, monsieur Mazankowski, il ne s'agit pas de rappel au Règlement mais bien d'un argument. Je suggère au député de continuer à interroger les témoins.

M. Fisher: Je voudrais demander à M. McLeish qu'il nous dise de combien d'aires de service Air Canada dispose pour les 707S et les DC-8 ou d'autres avions semblables à l'aéroport international de Toronto. Il s'agit d'une question purement technique, visant à obtenir des faits.

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Monsieur le président, je ne puis répondre à cette question, je ne sais pas.

M. Fisher: Très bien, je vais vous poser une autre question directe et factuelle Transport Canada a-t-il un avion jet Challenger ou DASH-7?

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Transport Canada est propriétaire d'un Challenger.

M. Fisher: Est-il présentement en service?

M. McLeish: Non, il est chez l'entrepreneur car l'intérieur doit être aménagé. Il était vert lorsqu'il nous a été livré, on l'a ensuite envoyé à une Innotech Aviation où l'intérieur sera aménagé. Il devrait nous revenir le 15 juin.

M. Fisher: Qu'en est-il du DASH-7?

M. McLeish: Nous n'avons pas de DASH-7.

M. Fisher: Avez-vous des projets d'achat?

M. McLeish: Nous sommes en train d'en discuter.

M. Fisher: Très bien. C'étaient mes questions factuelles. Merci beaucoup monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Fisher. Monsieur McDermid, s'il vous plaît.

M. McDermid: Je suis très tenté de répondre à certaines des accusations qu'a faites M. Fisher me concernant personnellement. Je n'ai jamais dit, le compte rendu en fera foi, que j'ai été submergé d'appels au sujet de la construction du hangar. Ce que j'ai dit, c'est que chaque fois que quelque chose se produit à l'aéroport international de Toronto, nous recevons, en tant que députés, des appels nous demandant ce qui se passe et nous ne le savons pas. Pour rendre justice au ministre, on est en train de mettre au point une méthode au sein du système de communications, je travaille avec lui, pour informer les députés de ce qui se passe. Voilà la première chose.

[Texte]

I never said that things at Toronto International Airport were secret, and the meeting that my friend refers to were the politicians from the borough of Etobicoke whose own departments had to approve sewerage hookups complaining that they did not know what was going on. For him to make some accusations like that, his language is a little strong.

In any event, I will get off that subject and back to . . .

The Chairman: I appreciate that.

Mr. McDermid: I think the record had to be set straight first, Mr. Chairman, I just could not let that thing go by.

Back to the radar network modernization program. We touched on it briefly but I did not get any timing or anything else, Mr. McLeish. The capital expenditure of \$114 million, why is there such a difference between the previously estimated cost of \$44 million and the present estimated cost of \$114 million? That is quite a big jump. Did you add airports or . . . ?

Mr. McLeish: Mr. Chairman, yes, there was a very significant change made in the operational requirement after the initial estimates had been developed. We not only added additional sites to take into account the needs nationally but we also in fact found, due to recent changes in technology, that we would be able to take advantage of newer technology by the time we take delivery in the mid-eighties.

Mr. McDermid: That was my next question. You alluded to the mid-eighties. What is your timetable to get your new system in operation across Canada?

Mr. McLeish: The timetable which is still tentative because we are going through the tendering process this year, is that we would hope to make our first installation in 1984-85.

Mr. McDermid: And your last one?

Mr. McLeish: Oh, I . . .

Mr. McDermid: And what kind of a projection is this? How long is it going to take you to spend that \$114 million?

Mr. McLeish: It is being spent over some six or seven years.

Mr. McDermid: Okay. You and I have had correspondence on radar installations at Toronto International Airport and some of the problems they have been experiencing with antenna, et cetera. I guess my first question is, how is the Caledon site coming along? Do you have this new antenna you told me a year ago you were going to be getting? Is it working, or is it not working? Is that part of the radar modernization program? Where exactly does that stand right at the moment?

Mr. McLeish: Mr. Chairman, this is not really part of the radar modernization program but it is a step toward it. We were fortunately able to acquire from the FAA these antenna arrays to see if we could not enhance the present system to

[Traduction]

Je n'ai jamais dit qu'à l'aéroport international de Toronto les choses étaient gardées secrètes et la réunion qu'a soulignée mon ami regroupait les politiciens de l'arrondissement d'Etobicoke dont les services devaient approuver des raccordements d'égout. Ils se sont plaints qu'ils ne savaient pas ce qui se passait. Le député qui a fait ces accusations se sert d'un langage un peu fort.

De toute façon, je vais laisser de côté ce sujet pour revenir . . .

Le président: Tant mieux!

M. McDermid: Il fallait, monsieur le président, faire cette mise au point, je ne pouvais pas laisser passer ces choses sous silence.

J'en reviens au programme de modernisation du réseau de radar. Nous en avons parlé brièvement, mais M. McLeish ne nous a pas donné d'échéancier ni rien d'autre. Les dépenses d'immobilisation s'élèvent à 114 millions de dollars, pourquoi y a-t-il un tel écart entre les prévisions du coût antérieures de 44 millions de dollars et des prévisions actuelles de 114 millions de dollars? C'est tout un saut. Allez-vous ajouter des aéroports ou . . . ?

M. McLeish: Monsieur le président, oui, il a eu un changement très important de nos exigences opérationnelles une fois que le budget de dépenses initial a été mis au point. Récemment, nous avons ajouté des sites additionnels pour répondre aux besoins à l'échelle nationale, mais nous avons également décidé qu'il nous fallait, à cause de récents changements technologiques, profiter de cette nouvelle technologie pour nos livraisons du milieu des années 1980.

M. McDermid: C'était ma prochaine question. Vous avez parlé du milieu des années 1980. Quel est votre échéancier pour ce nouveau réseau au Canada?

M. McLeish: C'est un échéancier qui est encore provisoire, car nous allons faire l'appel d'offres cette année, nous espérons que la première installation sera faite en 1984-1985.

M. McDermid: Et votre dernière?

M. McLeish: Oh, je . . .

M. McDermid: Quelle sorte de prévision est-ce? Combien de temps cela prendra-t-il pour dépenser ces 114 millions de dollars?

M. McLeish: La somme sera dépensée au cours de six ou sept ans.

M. McDermid: Très bien. Vous et moi avons échangé la correspondance au sujet des installations radar à l'aéroport international de Toronto, et au sujet des problèmes d'antenne notamment. Je suppose que ma première question est la suivante: que se passe-t-il au site Caledon? Avez-vous cette nouvelle antenne dont vous m'aviez parlé il y a environ un an? Est-elle en service ou non? Est-ce qu'elle fera partie du programme de modernisation des radars? Où en sommes-nous actuellement?

M. McLeish: Monsieur le président, cela ne fait pas partie vraiment du programme de modernisation des radars, mais il s'agit d'une étape vers cette modernisation. Nous avons eu la chance d'obtenir de la FAA ces séries d'antennes pour voir si

[Text]

provide better resolution during certain weather conditions and certain conditions of dense traffic. The Caledon tests have gone very favourably. The tests are almost completed. There is a second array at Toronto itself and there have been some problems that occurred in the JET system as a result of the overlap between these two antennae and the capacity of the computers to handle this and not present any confusion or conflict in the display. But that is well on the way to being resolved. We have had our own team there plus teams from the manufacturers who have been helping us resolve this.

• 2115

Mr. McDermid: If a private pilot with a transponder on board left Toronto International Airport and was asked to squawk and could not be picked up by Toronto Centre until he reached quite a significant altitude, could that not be part of the problem?

Mr. McLeish: That is part of the problem.

Mr. McDermid: Is that the JET system that they are trying to get going now? Is that part of the situation down there? I have had some private pilots in my constituency—they are all instrument rated and highly qualified pilots who fly out of Toronto International Airport regularly—calling me lately and saying they are really having trouble, because they keep squawking and they are not being picked up by Toronto Centre.

Mr. McLeish: I think I explained on Tuesday that we were having problems with the duration of the target, on the scopes being used in the terminal area. They had found out, just a week ago, that it is possible to make adjustments through trial and error. I indicated on Tuesday that there is a team at Toronto Centre this week attempting to do that. I am uncertain, and could not obtain any verification since Tuesday, whether or not that is a one-time fix or whether it has to be done daily. As a matter of fact, the individuals I questioned did not know the answer either but they did reply as follows. That if it has to be done daily then the technician, who is there at all times in the centre, would be trained to do it. So he could do it. I can see you cringing, as I did when I first heard about it, but it is apparently not the enormous undertaking that it sounds. It is a question of fine-tuning the system on a daily basis based on a number of conditions under which it is operating.

Mr. McDermid: I am not in any way, shape or form technically-oriented and I am not going to get into the technicalities of the system or anything else. My main concern is for the public in the area and those who fly as well—the safety factor. That is the concern that is being expressed now by the private pilots in the area, whether they are flying a twin Comanche or a 182 in a heavy jet-oriented air traffic area. They want to make damned sure they are seen and they are known to be where they are and that the other guys know where they are. They are not being picked up by these scopes and it is frightening them somewhat. Can you assure us that the safety situation in and around Toronto Airport, even with

[Translation]

nous ne pourrions pas améliorer le réseau actuel et permettre ainsi une meilleure décision lorsque les conditions météorologiques sont mauvaises ou que le trafic est dense. Les tests Caledon ont très bien marché, il sont presque terminés. Il en a une seconde série à Toronto et certains problèmes se sont produits dans le système JETS à cause du chevauchement de ces deux antennes et du risque pour les ordinateurs de confondre les données et de créer de la confusion et des conflits dans l'affichage. On est en train de résoudre ce problème. Notre équipe était là-bas de même que les équipes des fabricants qui nous ont aidés à solutionner le problème.

M. McDermid: Si un pilote d'avion privé ayant à son bord un transpondeur quittait l'aéroport international de Toronto, qu'on lui demandait de mettre son transporteur en marche et s'il ne pouvait être détecté par le Centre de Toronto avant d'arriver à une certaine altitude, est-ce que ça ne serait pas en partie la difficulté?

M. McLeish: Oui, en partie.

M. McDermid: Est-ce que c'est le système JETS qu'on essaie présentement de lancer? Est-ce que cela fait partie également de la situation là-bas? J'ai dans ma circonscription des pilotes d'avions privés... ils peuvent voler aux instruments et sont très compétents, ils décollent régulièrement de l'aéroport international de Toronto... ils m'ont appelé récemment pour me dire qu'ils avaient vraiment des difficultés, ils signalent bien leur position, mais pourtant le Centre de Toronto ne peut les détecter.

M. McLeish: J'ai expliqué mardi, je crois, que nous que nous avions des problèmes quant à la durée de la cible, sur les écrans que nous utilisons dans la région terminale. Ils se sont rendu compte il y a une semaine seulement qu'ils est possible de faire des rajustements par tâtonnements. J'ai souligné mardi qu'au Centre de Toronto une équipe cette semaine essaie justement de faire cela. Je n'ai pu vérifier depuis mardi, je ne sais pas si c'est réglé complètement ou non ou s'il faudra que ce soit fait tous les jours. Ceux à qui j'ai posé des questions ne le savaient pas non plus, mais voici ce qu'ils m'ont dit. Il faut que ce soit fait tous les jours, le technicien qui est au Centre en permanence recevra l'information en conséquence. Il pourra s'en occuper. Je vois que ça vous inquiète, comme moi la première fois qu'on me l'a dit, mais apparemment ce n'est pas un travail aussi énorme qu'il le semble. Il s'agit d'un réglage précis du système quotidiennement en tenant compte d'un certain nombre de conditions d'exploitation.

M. McDermid: Je ne suis en aucune façon attiré par la technique et je ne veux pas m'engager dans une discussion technique du système ou autre chose. Je me préoccupe surtout du public, de ceux qui volent, du facteur sécurité. C'est également ce que disent les pilotes d'avions privés de cette région, qu'ils pilotent un bimoteur Comanche ou un 182 dans un fort trafic d'avions à réaction. Ils veulent être bien certains qu'ils sont vus et qu'on sait là où ils se trouvent et que les autres pilotes le savent également. Ils ne sont pas repérés par ces écrans, et c'est ce qui les effraie un peu. Pouvez-vous me garantir que la sécurité à l'aéroport de Toronto et autour est

[*Texte*]

the system still having the bugs ironed out of it, that safety is paramount?

Mr. McLeish: I have been assured by our managers on site and by the performance development officers who are attending at all times during heavy traffic that the additional procedures being taken will, in fact, ensure that the operation is safe.

Mr. McDermid: So you are satisfied with that?

Mr. McLeish: I am satisfied with that.

Mr. McDermid: All right. The next thing I want to talk about is the aircraft noise monitoring systems. I understand that the one at Toronto International Airport, which has been installed for a while but has not been operative until recently, is now, in fact, operative. I would like to know if you have had an update on how it is working, on if in fact it is working? I just received a phone call from a constituent tonight from Bramalea who said, flying of aircraft over Bramalea is picking up and she feels they are flying too low. The noise monitoring system is designed to do a check and balance on that type of thing. Is it operative? Is it working? What kind of results are we getting on it?

• 2120

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, I must apologize that I do not have any up-to-date report. It was commissioned in January and it is my understanding that during January and February it was working quite satisfactorily. They had to train an operator and the interpretation and the technique of using it is one which is a bit delicate because you have to associate the airplane that leaves the large noise signature with the trace that is on the equipment. Now we can do this in a qualitative sense sufficient to issue a notice to the operator, but we have not yet resolved the question of how you prove in law that that operator's aircraft was the aircraft that made the signature. That is something which is quite complex. This is a problem not only in our own system, but also in other countries, and it depends on the nature of the statute in each country as to how this is handled. The full benefit that is to be achieved from it would be to use it in an enforcement sense, but in the interim it gives us an excellent picture of who the rogue operators are, and we can certainly try to persuade them to have their pilots follow all the appropriate procedures, and that is the phase we are going through now.

The Chairman: Your last question, Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Fine, thank you, Mr. Chairman. Do you cross reference your findings from the noise monitoring system with the noise-complaint calls you get?

Mr. McLeish: Mr. Chairman, this is one of the difficult aspects. However I might say that we get, as you know from experience, more complaints at this time of the year now that the warmer weather comes and people start to open their

[*Traduction*]

souveraine, même si on m'a pas fini d'éliminer les petits problèmes?

M. McLeish: Nos gestionnaires sur place et les agents préposés à la performance qui sont toujours présents pendant le gros trafic m'assurent que les méthodes additionnelles adoptées garantiront la sécurité d'exploitation.

M. McDermid: Vous êtes donc satisfaits?

M. McLeish: Je le suis.

M. McDermid: Très bien. Je voulais également parler des systèmes de contrôle du bruit aérien. Je crois comprendre que le système à l'aéroport international de Toronto, installé il y a quelque temps, n'a fonctionné que tout récemment. J'aimerais avoir une mise à jour sur son fonctionnement, en fait, fonctionne-t-il? Je viens de recevoir un appel téléphonique d'un électeur de Bramalea où il commence à y avoir davantage de circulation aérienne et où, d'après elle, les avions volent trop bas. Or, le système de surveillance du bruit a été conçu pour s'occuper de ce genre de choses. Est-il en place? Fonctionne-t-il? Quels résultats obtient-il?

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Monsieur le président, je m'excuse de ne pas avoir de rapport à jour là-dessus. Ce système a été mis en service en janvier et, à ma connaissance, il a très bien fonctionné au cours de janvier et février. A cette fin, il a fallu former un opérateur pour le faire fonctionner, ce qui est assez difficile étant donné que pour interpréter les données, il faut mettre en rapport l'avion ayant fait beaucoup de bruit lors de son passage et les données enregistrées par le matériel. Nous sommes en mesure de faire cela avec assez de précision pour aviser le pilote de l'aéronef mais n'avons pas encore résolu la question juridique de savoir comment prouver que c'est l'avion de ce dernier qui est en faute. Il s'agit d'un problème très complexe, qu'on ne retrouve non pas seulement chez nous mais aussi dans d'autres pays. Il varie selon les lois de chaque pays se rapportant à cette question. Pour qu'on en tire le maximum toutefois, il faudrait que ces données soient reconnues sur le plan juridique mais, en attendant, il nous donne une excellente idée de l'identité d'un pilote délinquant. Nous sommes donc certainement en mesure de les persuader ainsi que leurs confrères de suivre toutes les procédures appropriées, et c'est ce que nous faisons à l'heure actuelle.

Le président: C'est votre dernière question, monsieur McDermid.

M. McDermid: C'est bien, je vous remercie, monsieur le président. Est-ce que vous recoupez les données vous provenant des systèmes de contrôle du bruit avec les plaintes que vous recevez à ce sujet?

M. McLeish: Monsieur le président, c'est l'une des difficultés auxquelles nous faisons face. Cependant, j'aimerais préciser, même si vous le savez sans doute, qu'il y a davantage de plaintes à ce temps-ci de l'année étant donné le retour du

[Text]

windows because they are more aware of the noise than they were during the winter months.

Mr. McDermid: I realize that. I know that happens. You spent most of your almost \$15 million on the noise monitoring system and I hope—pardon me—I am in the wrong area. You have spent \$600,000 on that to date and I would hope that it is operating. That is not just for Toronto International Airport, is it? It has to be for noise monitoring systems elsewhere as well.

Mr. McLeish: No. That is the only one we have that is a permanent installation. We have mobile systems at other airports and based on the success we have with the one at Toronto we intend to put in permanent installations at other sites.

Mr. McDermid: This system did cost \$600,000 plus?

Mr. McLeish: Yes.

Mr. McDermid: Okay. The final thing. I know I have just one question left; it is just an observation. We were talking about the new noise complaint number which has come out, and the minister promised faithfully he would put it in, not only the Toronto phone book but also in the phone book of the area that I represent, as well as Mississauga, et cetera. Well, it is not in there. It did not show up this time. So our constituents in Mississauga South and North and the Brampton-Georgetown area do not have it. I had to put it out in my mailer, and I am sure the other members did as well, but that has caused a problem. You might make a note to notify information of Bell Canada or whatever in our area about that particular thing. I think this is a very worthwhile service and I think it is a responsible service by the ministry and one that I hope you will pay a lot of attention to because I think Toronto International Airport—especially because I am associated with it so closely, and I am sure the others feel the same way—needs good public relations, and this is one way you can do it. Thank you, Mr. Chairman.

• 2125

The Chairman: Thank you, Mr. McDermid.

Before I proceed to Mr. Maltais, Mr. McLeish has an answer to a question that Mr. Mazankowski asked this morning with regard to air controllers.

Mr. McLeish: Should I proceed now, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes.

Mr. McLeish: Mr. Mazankowski, the court decision today dealt with 51 additional controllers, and we now have a total of 56 controllers who will be required to appear in court on April 21. As a matter of fact, this is going to present a problem to us, because if all 56 appear at the same time we will not be running Montreal centre. We are endeavouring to see what we can do about that.

[Translation]

temps chaud et le fait que les gens commencent à ouvrir leurs fenêtres. Ils sont donc davantage conscients du bruit qu'ils le sont durant les mois d'hiver.

M. McDermid: Oui, je sais que cela se passe ainsi. Vous avez dépensé la plus grande part de votre montant, presque \$15 millions, au titre de votre système de contrôle du bruit et j'espère—excusez-moi, je me suis trompé. Vous avez dépensé \$600,000 à ce titre jusqu'à présent, ce qui me fait espérer que le système fonctionne bien. Cette somme n'est pas uniquement affectée à l'aéroport international de Toronto, n'est-ce pas? Elle doit être prévue pour d'autres systèmes de contrôle du bruit situés ailleurs.

M. McLeish: Non, car c'est le seul système permanent dont nous nous soyons dotés. Toutefois, il existe des systèmes mobiles dans les autres aéroports et, étant donné les succès obtenus à Toronto, nous allons installer des systèmes permanents ailleurs.

M. McDermid: Ce système a bien coûté plus de \$600,000?

M. McLeish: Oui.

M. McDermid: C'est bien. J'en arrive à ma dernière question car je sais qu'il ne me reste plus de temps. Il s'agit plutôt d'une observation. Nous avons parlé du numéro à composer pour communiquer des plaintes relatives au bruit et le ministre nous a promis de le faire inscrire non seulement dans l'annuaire téléphonique de Toronto mais également dans celui de la région que je représente ainsi que dans celui de Mississauga, etc. Eh bien, ce numéro n'y figure pas, on ne le trouve pas cette fois-ci. Cela signifie que nos électeurs des régions de Mississauga sud et nord et de Brampton-Georgetown ne l'ont pas. J'ai dû le leur communiquer dans ma propre correspondance, et je suis certain que les autres députés ont fait la même chose mais cela a quand même entraîné certains problèmes. Vous pourriez donc peut-être en prendre note afin d'en aviser les services de renseignements de Bell Canada ou de quiconque est chargé de cette question dans notre région. A mon avis, il s'agit d'un service fort utile, le ministère a fait preuve de responsabilités en l'offrant, et j'espère que vous y accorderez beaucoup d'attention car l'aéroport international de Toronto avec lequel j'ai des liens étroits, a besoin de bonnes relations avec le public. Or, ce service est l'une des façons d'assurer ses bonnes relations, et je suis sûr que les autres sont du même avis que moi. Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McDermid.

Avant d'accorder la parole à M. Maltais, M. McLeish a une réponse à apporter à une question posée par M. Mazankowski ce matin, au sujet des aiguilleurs.

M. McLeish: Est-ce maintenant que je dois intervenir, monsieur le président?

Le président: Oui.

M. McLeish: Monsieur Mazankowski, la décision prise aujourd'hui par le tribunal visait 51 contrôleurs ou aiguilleurs de plus, ce qui fait, qu'au total, il y en a 56 qui devront comparaître le 21 avril devant le tribunal. Cela représentera d'ailleurs un problème pour nous, car si les 56 comparaissent en même temps, nous ne pourrons faire fonctionner le centre de Montréal. Nous nous efforçons donc de voir ce qu'on peut faire pour remédier à cela.

[Texte]

Mr. Mazankowski: How many will you have left if all 56 appear at once?

Mr. McLeish: It depends on how many are out sick.

The rest of the question, you are quite correct in stating that on March 27 a directive was issued by the unit chief to cancel all leave, special leave and sick leave and so on. Subsequently, it was pointed out to him that as a matter of fact he had not acted in consort with the provisions of the collective agreement. After learning that, he changed his direction as of April 1, requiring that all those who book off sick would have to have, when they return, a written explanation in accordance with Health and Welfare requirements.

Mr. Mazankowski: Within five days.

Mr. McLeish: Then it would depend upon whether or not the explanation is acceptable. For instance, if it was not acceptable, pay action to deduct would be taken.

I would like to point out also that all annual leave in the centre is cancelled at this time. All annual leave is cancelled.

I would add one additional bit of information that you did not ask for: the average number of days of sick leave in the Montreal centre in 1979-80 and 1980-81 was 17 days per man.

The Chairman: Thank you, Mr. McLeish. Mr. Maltais.

Mr. Deniger: I would like a point of order.

Mr. Maltais: Go ahead.

Mr. Deniger: I would like to know how that compares with the Toronto area. You do not have to give it to me tonight if you do not have it. How does that amount of sick leave compare to other controllers?

The Chairman: Yes, what is normal.

Mr. McLeish: I am unable to provide that tonight.

Mr. Mazankowski: Is 17 considered high?

Mr. McLeish: By unit management it is considered excessive.

The Chairman: Mr. Skelly, one supplementary.

Mr. Skelly: The question I would ask in relation to that is this: You are using an average figure for the entire complement of staff there, are you?

Mr. McLeish: Yes.

Mr. Skelly: Are you aware of any particular illnesses that might have removed a number of people for long periods?

Mr. McLeish: No.

Mr. Skelly: Okay.

Le président: Monsieur Maltais.

M. Maltais: Merci, monsieur le président.

[Traduction]

M. Mazankowski: Si les 56 comparaissent en même temps, combien vous en restera-t-il?

M. McLeish: Cela dépend du nombre qui sera en congé de maladie.

Pour ce qui est du reste, vous avez tout à fait raison d'affirmer que le 27 mars, le chef d'unité a émis une directive annulant tous les congés, spéciaux, de maladie, etc. En conséquence, on a fait remarqué à ce dernier qu'il ne s'était pas conformé aux dispositions de la convention collective. Après avoir appris cela, il a émis une autre note de service le premier avril, exigeant que tous ceux se portant en congé de maladie, à leur retour, en indiquent la raison par écrit, se conformément aux exigences du ministère de la Santé nationale et du Bien-être social.

M. Mazankowski: En dedans de 5 jours.

M. McLeish: Cela dépendra donc du nombre d'explications acceptables. Cela signifie que si les raisons données ne tiennent pas, ou défalquera un montant approprié du chèque de paye.

Je précise aussi qu'à l'heure actuelle, tous les congés annuels ont été annulés au centre.

J'ajouterais encore quelque chose qui ne m'a pas été demandé, c'est qu'en moyenne, il y a eu 17 jours de congés de maladie par employé de pris au centre de Montréal en 1979-1980, et 1980-1981.

Le président: Merci, monsieur McLeish. Monsieur Maltais.

M. Deniger: J'aimerais invoquer le Règlement.

M. Maltais: Allez-y.

M. Deniger: J'aimerais qu'on compare ces congés de maladie à ceux de la région de Toronto. Vous n'êtes pas obligés de me fournir ces renseignements ce soir si vous ne les avez pas en mains, mais j'aimerais replacer cette moyenne de congés de maladie par rapport à celle des autres contrôleurs.

Le président: Oui, afin de voir ce qui est normal.

M. McLeish: Je ne suis pas en mesure de vous communiquer cela ce soir.

M. Mazankowski: La moyenne de 17 jours est-elle considérée comme élevée?

M. McLeish: Aux yeux des services de gestion de l'unité, elle est excessive.

Le président: Monsieur Skelly, vous pouvez poser une question supplémentaire.

M. Skelly: A ce sujet, j'aimerais savoir si vous vous servez d'un chiffre moyen pour tous les effectifs.

M. McLeish: Oui.

M. Skelly: Avez-vous eu connaissance d'une maladie quelconque qui peut avoir été responsable de l'absence des employés pendant les longues périodes?

M. McLeish: Non.

M. Skelly: Merci.

The Chairman: Mr. Maltais.

Mr. Maltais: Thank you, Mr. Chairman.

[Text]

J'aimerais savoir s'il existe au ministère une étude plus étendue sur les transports aériens dans l'est du Québec.

The Chairman: Mr. Potvin.

Mr. Potvin: Thank you, Mr. Chairman. The transportation in eastern Quebec?

Mr. Maltais: Exactly, yes; if you have a special study on transportation in eastern Quebec.

Mr. Potvin: I do not want to mislead you. There was an area master plan done that touched on eastern Quebec but I do not recall an extensive study, quite frankly.

M. Maltais: Mais vous savez tout de même que depuis longtemps, les députés de l'est du Québec demandent une rationalisation des transports dans l'est du Québec. Que'est-ce qui a été fait depuis les demandes répétées concernant les aéroports? Je pense au député de Bonaventure-Îles-de-la-Madeleine, au député de Rimouski, au député de Matane, au député de Gaspé. Et même, j'irais plus loin. Je pense qu'il a fallu l'intervention directe du MEER pour demander à M. McLeish de changer la décision concernant l'aéroport des Îles-de-la-Madeleine. Et cela à cause de l'orientation pour l'utilisation de la piste dans des conditions atmosphériques très difficiles. Il y a plus d'une dizaine d'années que l'on demandait des changements. Et il a fallu vraiment qu'un autre ministre s'en mêle et qu'on décide même de payer avec des fonds prévus ailleurs sur le plan aérien, parce que Transports Canada refusait de s'occuper de ce dossier-là. Est-ce qu'il y a une étude de faite sur les transports dans l'Est du Québec? Et après tant de demandes de la part des députés de l'Est, comment se fait-il qu'il n'y a qu'inaction dans ce dossier-là? Et troisièmement comment se fait-il que c'est par le biais du MEER qu'on a réussi à faire agir Transports Canada dans le dossier de l'aéroport des Îles-de-la-Madeleine?

• 2130

The Chairman: Mr. Potvin.

Mr. Potvin: Mr. Chairman, I apologize: when you said eastern Quebec, I was not thinking of the Gaspé and Îles-de-la-Madeleine. Yes, a study of transportation was done, particularly referencing those two communities. A supplementary study was done by a consultant, as well, immediately after. Those studies are about two years old at the present time.

M. Maltais: A quel moment, pensez-vous les rendre publiques, ou à quel moment pensez-vous formuler des recommandations sur ces mêmes études?

Mr. Potvin: I am not aware of them being confidential. I think the studies were released at the time. Basically, the action really was required by the carriers. We discussed the findings of the study with the carriers. Simply, Mr. Maltais, it is a matter of who has the responsibility for providing the service; and Transport Canada, in its responsibility for providing the infrastructure, moved in that area. But the question of providing better service involved in the study recommendations involved getting into the type of vehicle which is serving the

[Translation]

I would like to know whether there is, within the department, a wider-reaching study on air transport in Eastern Quebec.

Le président: Monsieur Potvin.

M. Potvin: Merci, monsieur le président. Il s'agit des transports dans l'est du Québec?

M. Maltais: Précisément, oui. J'aimerais savoir si une étude spéciale a été effectuée sur cela.

M. Potvin: Je ne veux pas vous induire en erreur. Je sais qu'un plan régional global tenait compte de l'est du Québec, mais, vraiment, je ne me souviens pas qu'on ait effectué une étude poussée uniquement là-dessus.

Mr. Maltais: But you must certainly know that members from Eastern Quebec have, for a long time, been asking for a rationalization of transportation in that area. What has been done since those often repeated requests concerning airports have been made? I am thinking specifically of the member from Bonaventure—Magdalen Islands, of the member from Rimouski, of the member from Matane, and the one from Gaspé. I would even go further and say that it took DREE's direct intervention to obtain from Mr. McLeish to reverse the decision concerning the Magdalen Islands Airport. This is because of the orientation of the landing strip that makes it difficult to use in bad weather. They have been demanding changes for more than ten years. Another department had to get involved and a decision was made to use funds from other sources, because Transport Canada refused to act. Has a study been done on transport in Eastern Quebec? Why is it that, despite the number of demands made by members from ridings in Eastern Quebec, nothing has been done? And why did we have to go through DREE to get Transport Canada to do something about the Magdalen Islands Airport?

Le président: Monsieur Potvin.

M. Potvin: Je m'excuse, monsieur le président. Lorsque vous avez parlé de l'est du Québec, je n'ai pas pensé à la Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine. Oui, on a fait une étude du transport dans ces deux régions. Immédiatement après, une deuxième étude a été effectuée par un expert conseil. Ces études datent d'il y a deux ans environ.

Mr. Maltais: When do you think they will be released or when will you make recommendations based on them?

M. Potvin: Je ne crois pas qu'elles soient confidentielles. Elles ont été rendues publiques à l'époque. Il fallait que les transporteurs agissent. Nous avons discuté de l'étude avec ceux-ci. Il s'agit de décider qui doit offrir le service; le ministère des Transports, qui est responsable de l'infrastructure, a pris des mesures. Pour appliquer les recommandations de l'étude et améliorer le service, il aurait fallu employer un autre genre de véhicule, mais les fonds pour acheter ces véhicules n'étaient pas prévus.

[Texte]

locations now, and it did not envisage the need, for example, for subsidization of different types of vehicles.

M. Maltais: Oui, mais vous savez aussi bien que moi que la politique des transporteurs aériens dépend des infrastructures de Transports Canada. Alors, c'est un chien qui court après sa queue, cette histoire-là!

Si on n'a pas le bon aéroport au bon endroit, on ne peut pas avoir le bon type d'avion au bon endroit et au bon moment et à ce moment-là le coût d'exploitation en souffre et par voie de conséquence, la tarification. Finalement le service complet est déficitaire et la compagnie se plaint puis demande des subventions, hausse ses tarifs... Les gens s'en plaignent parce qu'on ne peut pas atterrir quand les conditions sont plus ou moins difficiles et finalement le déficit d'exploitation est énorme. C'est à ce sujet que je posais ma question plus tôt. Dans le cas de l'aéroport des Îles-de-la-Madeleine, Transports Canada a dû d'agir par réaction plutôt que de prévoir ce problème-là, et d'agir suite à des recommandations quand même faites par des maires de ces régions-là, des députés ou des corps intermédiaires. C'est cela qui est difficile à accepter! Hier, je posais la question et vous me dites: c'est de la responsabilité des transporteurs!... Quand on pose aux transporteurs la même question ils nous répondent que c'est de la responsabilité de Transports Canada... d'établir au moins une forme de cadastre en termes d'infrastructure, parce que le même problème se pose à Gaspé, aux Îles-de-la-Madeleine et sur la basse côte. C'est sur ce sujet qu'est mon point. Vous avez des études... Vous en avez deux, m'avez-vous dit? Elles sont rendues publiques apparemment et vous dites que ce sont les transporteurs qui peuvent maintenant travailler avec cela. Mais au plan de Transports Canada, comment se fait-il que cela prend autant de temps à réagir? Je pense entre autres à l'aéroport des Îles-de-la-Madeleine... La décision a été prise il y a à peine, je pense, trois mois, suite à des pressions d'un autre ministère; et c'est cela qui est inacceptable pour nous dans l'Est. On se fie à votre ministère pour des choses, et après avoir frappé mur par-dessus mur, on trouvera d'autres ministres qui eux finalement font pression sur votre ministre et après vous changez d'idée! Mais j'aimerais que la décision vienne de chez vous. J'aimerais que vous m'expliquiez un peu votre cheminement dans ces décisions-là.

C'est quand même la population qu'il faut servir, ce n'est pas Transports Canada!

The Chairman: Mr. Potvin.

Mr. Potvin: Mr. Chairman, that is perfectly true. We are serving the people. But in many of these situations where there is interdepartmental cooperation, the fact of the matter is that funds are made available through other programs to complement our own program. This was the case, as I understand it, with the advancement of the Îles-de-la-Madeleine. But the difficulty that I am having is perhaps understanding the relationship that you are drawing between what is being done in the infrastructure and the service that is being provided. The studies, as I referred to them, indicated that the service should continue to be provided with the turbo-prop aircraft. The basic reason the studies were undertaken was because there was some suggestion that the service either warranted a

[Traduction]

Mr. Maltais: Yes, but you know as well as I do that the decisions made by the carriers are based on the infrastructures provided by Transport Canada. It is like a dog chasing its tail!

If we do not have the right airport in the right place, we cannot have the right type of aircraft in the right place at the right time, and this affects operating costs and rates. The entire service is showing a deficit and the company complains, asks for subsidies and increases its rates. People complain because they cannot land when conditions are not very good and the operating deficit is enormous. This is what my earlier question dealt with. In the case of the Magdalen Islands Airport, Transport Canada had to react to the situation, instead of foreseeing a problem and acting on the recommendation of mayors from the area, members of Parliament and organizations that acted as go-betweens. This is what is hard to accept! Yesterday you told me the carriers were responsible for this. When we ask the carriers, they tell us that Transport Canada is responsible, at least for providing the infrastructure, because they are facing the same problem in Gaspé, the Magdalen Islands and on the lower north shore. This is the point I am trying to make. You said that there have been two studies, did you not? They have apparently been released and you say that the carriers can now work with that. Why is Transport Canada taking so long to react? I am referring to the Magdalen Islands Airport. The decision was made barely three months ago after pressure was exerted by another department. This is what we in Eastern Quebec find unacceptable. We depend upon your department and after having run up against wall after wall, we approach other departments, which put pressure on your department, and then you change your mind! I would like the decision to be made by your department. I would like you to explain to me how this type of decision is made.

You are supposed to be serving the people of Canada, not the department!

Le président: Monsieur Potvin.

M. Potvin: Monsieur le président, c'est tout à fait vrai. Nous servons le public. Mais lorsque deux ministères travaillent en collaboration, les fonds pour compléter notre programme sont accordés dans le cadre d'autres programmes. C'était le cas, je crois, de l'aéroport des Îles-de-la-Madeleine. J'ai du mal à comprendre le lien que vous voulez faire entre l'infrastructure et les services qui sont offerts. Les études dont j'ai parlé démontrent qu'il faut continuer à se servir d'avions à turbo-propulseurs. Les études ont été entreprises parce qu'on pensait que le service devrait être assuré par des avions à réaction ou des DASH-7, mais elles ont démontré que le service pouvait être assuré soit par le HS-748 ou le DASH-7. Le DASH-7 a

[Text]

jet operation or that there should be DASH-7 provided and the studies indicated that the service could be provided by either the HS-748 or the DASH-7. The DASH-7 had certain advantages; the HS-748 had certain advantages. But insofar as the choice of the vehicle is concerned it is a matter for the carrier.

• 2135

M. Maltais: Il reste que le point central, si on prend la question de l'aéroport des Îles-de-la-Madeleine... ne tournons pas autour du pot, c'était très clair, il fallait avoir une autre orientation de la piste et une instrumentation plus complète! Que l'on atterrisse avec un Cessna 185 ou avec un Jet, il n'y a rien à faire si vous n'avez pas d'instruments pour atterrir! Et cela c'était un des points majeurs dans la question de l'étude de l'est du Québec. Mais vous n'avez dit une chose que je trouve très intéressante, à savoir que l'on se trouve à fonctionner avec des budgets venant de différents ministères. Mais comment se fait-il que vous ne demandez pas, vous autres, à d'autres ministères de vous aider à donner ce que la population veut, et qui est légitime quand c'est justifié bien sûr, plutôt que de nous laisser faire tout le circuit à l'envers pour après cela vous entendre dire: évidemment... okay on va y aller! Ce que j'aimerais c'est que vous deveniez nos avocats de temps en temps... Ce que l'on ne sent pas. C'est nous qui devons aller faire le tour des différents ministères. En tout cas, je m'arrête ici parce que l'on pourrait avoir un long débat, et j'ai d'autres questions à poser.

A quel endroit, à l'est du Québec, arrête de fonctionner le radar de Moncton pour identifier les avions?

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: We need a map. Roughly speaking, it does not go as far as Seven Islands—I do not know whether Mr. Arpin has a map that would answer this question—but I am not sure whether it covers the Magdalens or not.

The Chairman: I am sure it does. Mr. Arpin, can you give a definite answer to that question?

M. Pierre Arpin (directeur générale de l'aéronautique civile): Monsieur le président, je viens de produire une carte qui m'a été préparée il y a quelques jours. En termes de distances, je dirais que le radar de Moncton couvre certainement les Îles-de-la-Madeleine jusqu'à une ligne qui irait peut-être à l'est de l'île d'Anticosti et qui suit la côte nord en ligne avec Blanc-Sablon à peu près. Cette ligne-là dans le moment appartient disons à Gander le long de la côte, et celui de Moncton se manifeste jusqu'à cette limite, jusqu'à environ une certaine de milles à l'intérieur du Québec et du Labrador.

M. Maltais: Il semble que le radar de Moncton ne dépasse pas dix milles à l'est de Moisie, de sorte que pour tout trajet aérien à partir de la rivière Moisie jusqu'à Blanc-Sablon, aucun avion commercial n'est signalé sur le radar du gouvernement canadien. Et c'est tellement vrai que le premier décembre dernier, il y a un petit avion de Air Mingan qui a disparu entre Sept-Îles et Longue Pointe de Mingan, ce qui est un trajet de vingt minutes par avion, donc à peu près quatre-vingt milles par la route, et on n'a jamais pu détecter l'endroit. Je

[Translation]

certaines avantages. Le HS-748 aussi. Mais c'est au transporteur de choisir l'appareil.

Mr. Maltais: In any case, the main point with respect to the Magdalen Islands airport—let us not beat around the bush, it was perfectly clear, the direction of the landing strip had to be changed and the instrumentation completed. Whether you try to land in a Cessna 185 or a jet, you cannot do it unless you have the right instruments! That was one of the main points in the issue of the study on eastern Quebec. But you said something that I find very interesting. You said that you were working with budgets from different departments. Why do you not ask other departments to help you provide the service that the public wants, when it can be justified, instead of letting us make the rounds before you decide to act. I would like you to act as our spokesman from time to time. We do not feel that you are doing this. We are the ones who have to make the rounds of the different departments. In any case, I will stop here, because we could get involved in a long debate and I have other questions to ask.

How far into eastern Quebec does the Moncton radar station's range extend?

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Nous aurions besoin d'une carte. Il n'étend pas jusqu'à Sept-Îles. Je ne sais pas si M. Arpin a apporté la carte. Je ne sais pas si radar s'étend jusqu'aux Îles-de-la-Madeleine.

Le président: Je suis sûr que oui. Pouvez-vous répondre à la question, monsieur Arpin?

Mr. Pierre Arpin (General Director of Civil Aeronautics): I have just produced a card which was prepared for me a few days ago. In terms of distance, I would say that the Moncton radar certainly covers the Magdalen Islands and extends to a line that might be drawn to the east of Anticosti Island and follows the north shore more or less in line with Blanc-Sablon. This line is covered by Gander along the coast and the Moncton's station's range extends about a hundred miles into Quebec and Labrador.

Mr. Maltais: It seems that the Moncton station only extends 10 miles east of Moisie, so that a commercial aircraft flying between the Moisie River and Blanc-Sablon is not picked up by government radar. This is so true that last December, a small Air Mingan plane disappeared between Seven Islands and Longue Pointe de Mingan, which are 20 minutes apart by plane or 80 miles apart by road. They never discovered exactly where it disappeared. I would like to know why it has never been clearly established if that radar station can pick up civil

[Texte]

me demande pour quelle raison on ne peut pas établir avec certitude et de façon concrète que ce radar-là puisse couvrir les gens jusqu'à Blanc-Sablon en terme de transport civil. Parce que chaque jour il y a énormément d'avions qui volent entre Sept-Îles et Blanc-Sablon, et cela je peux vous le certifier; je suis allé avec le Comité à Moncton, on a posé la question, et je vous la pose. Je voulais vous la poser pour vous démontrer jusqu'à quel point il y a des choses qui peuvent nous échapper quand on administre à partir d'ici. Mais il y a toute une population qui voyage et qui ne paraît pas sur un écran de radar, absolument pas! Cela, c'est assez important, surtout dans des endroits, monsieur McLeish, où vous n'avez pas le service de vol aux instruments.

• 2140

Parce que quand je parlois d'aéroports, cet après-midi, je parlais d'aéroports non pavés, je vous parle dans le fond de semblants de bouts de rue. Il y a bien des endroits, si on pense à Cheverry, ce n'est pas asphalté; si on pense à Saint-Augustin, on ne peut pas atterrir en été; si je vous parle de la Romaine, il n'y a pas d'aéroport et on va sur des petits lacs. Imaginez! Quand on a vu nos difficultés, qu'est-ce qui peut arriver?

Dans le cas d'Air Mingan, dans le cas du maire qui est disparu le 1^{er} décembre dernier, on n'a jamais pu repérer l'épave. Est-ce que le type a manqué d'essence? Est-ce qu'il a plongé dans le Saint-Laurent? On ne le sait pas. Mais il reste que, normalement, en termes de sécurités dans des endroits aussi isolés, on devrait avoir au moins un radar qui puisse couvrir jusqu'à Banc-Sablon, et c'est un minimum.

Une autre question que j'aimerais souligner ici, c'est celle des compagnies subventionnées. Est-ce que la compagnie EPA est subventionnée actuellement pour faire ses opérations dans l'est du Canada, y compris Terre-Neuve?

M. Arpin: Monsieur le président, je devrais terminer la première question, si vous me le permettez. Je vous ai peut-être induit en erreur. La ligne que je regardais, c'est l'espace aérien contrôlé par Moncton. Cela ne signifie pas nécessairement que le radar de Moncton peut couvrir entièrement tous ces espaces. Le radar de Moisie devrait en couvrir une partie, certainement.

M. Maltais: Non, le radar de Moisie ne couvre que les appareils situés en haut de 40,000 pieds. C'est pour les avions d'une plafond de tant de pieds. Cela n'a pas de rapport avec les avions qui fonctionnent entre 7,000 pieds 10,000 pieds. Ils ne prennent pas ces avions-là.

M. Arpin: Monsieur, on n'a pas mentionné d'altitude tantôt, mais tout de même...

M. Maltais: Mais quand on est perdu, ce sont des questions importantes!

M. Arpin: Oui, mais il ne faudrait pas se fier sur le radar simplement comme façon de naviguer les avions. Le radar est là pour séparer les avions les uns des autres. La navigation aérienne se fait par le pilote à l'intérieur de l'avion.

M. Maltais: C'est très important, cela aussi.

Alors l'autre question, c'est concernant les compagnies... Pardon?

[Traduction]

aircraft all the way to Blanc-Sablon. A considerable number of aircraft fly between Seven Islands and Blanc-Sablon every day and I can prove it. I went to Moncton with the committee and the question was raised. Now I am asking you. I just want to show you how much you can miss when you run things from Ottawa. All sorts of aircraft travel without being picked up by any radar station whatsoever! This is fairly important, especially in areas where there is no I.F.R. service.

When I talked about airports this afternoon, I was referring to unpaved airstrips, which are really more like bits of a street. Cheverry, for example, is not paved. At Saint-Augustin, you cannot land in the summer. At La Augustin, you cannot land in the summer. At La Romaine, there is no airport and you have to land on small lakes. Imagine what can happen when we face these kinds of problems.

In the last Air Mingan case, the case of the Mayor who disappeared last December 1, the wreck was never found. Did he run out of gas? Did he fall into the St. Lawrence? They do not know. Normally, for safety's sake, in isolated areas like these, there should be at least one radar station whose range extends to Blanc-Sablon. And that is a minimum.

Another question I would like to raise is that of subsidized companies. Is EPA now subsidized to operate in Eastern Canada and Newfoundland?

Mr. Arpin: With your permission, Mr. Chairman, I will complete my answer to the first question. I may have misled you. The line that I was looking at represents the air space monitored by Moncton. This does not necessarily mean that the Moncton radar covers the entire area. The Moisie radar should cover part of it.

Mr. Maltais: The Moisie radar only picks up aircraft flying at more than 40,000 feet. It is for jets and is only effective beyond a certain altitude. It has nothing to do with planes that fly between 7,000 and 10,000 feet. It does not pick them up.

Mr. Arpin: Altitude was not mentioned earlier, but in any case...

Mr. Maltais: These things are important when you are lost!

Mr. Arpin: Yes, but you cannot depend only on radar to navigate a plane. Radar is there to keep the planes away from one another. It is the pilot who does the navigating.

Mr. Maltais: That is important too.

My other question dealt with carriers—Pardon?

[Text]

Mr. Skelly: Mr. Chairman, a supplementary.

The Chairman: Wait a minute, please, Mr. Skelly. There is another question that Mr. McLeish wants to answer.

Mr. McLeish: It is the question of the subsidy. Eastern Provincial Airways and Quebecair receive a total of \$2 million between them. That subsidy was extended by the Cabinet last December for one more year until December, 1981. The directive also indicated that we were to attempt to make arrangements with the carriers to discontinue the subsidy after this year.

M. Maltais: Juste, peut-être, une question supplémentaire, monsieur McLeish, qui m'intéresse. Est-ce que vous êtes au courant si, à Terre-Neuve, les gens qui utilisent les transporteurs, disons de Terre-Neuve jusqu'en Nouvelle-Écosse ou dans le plein continent canadien, ont droit au crédit d'impôt au transport?

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: I have no idea.

M. Maltais: Je pense que j'ai droit à une minute, monsieur le président. Est-ce que vous avez des contacts réguliers, à Transports Canada, avec la Commission canadienne des transports, ou fonctionnez-vous de façon très parallèle de sorte que vous avez rarement des discussions?

Mr. McLeish: Mr. Chairman, yes, we have members of our staff who are in constant communication with the air transport committee in relation to applications by carriers for new licences or amendments to their licences.

The Chairman: Thank you.

We have a bit of a time problem on our hands. I have three more people who have indicated a desire to question. Naturally, I want to accommodate everyone if I can, but I understand the bells are going to ring at 10 o'clock. Ten minutes each, please.

Mr. Oberle is next.

Mr. Oberle: Mr. Chairman, before I go into the area that I want to ask the officials some questions on, I want to express my respect and my confidence in their work with respect to the airport authority concept. I think it is a solution to a whole lot of critical problems. Where a region of our country, a city or a regional district, feels that its economy can support an airport and the transport commission does not think so, I think it gives them an opportunity to prove themselves, if they can make their peace and deal with the airlines. I just want to give them all the encouragement possible to continue the work on this particular concept.

• 2145

The thing I wanted to get in on, Mr. Chairman, is the reaction to the speech of Mr. Taylor, the head of Air Canada, which I read with interest. I suppose one should not be surprised because it is a typical knee-jerk reaction that we as Canadian traders often have when things get tough in the international field. We come running home to our government and say, Help us out. If that is not enough, then we will run at

[Translation]

M. Skelly: Une question supplémentaire, monsieur le président?

Le président: Un moment, s'il vous plaît, monsieur Skelly. M. McLeish veut répondre à la deuxième question.

M. McLeish: La Eastern Provincial Airways et Québecair reçoivent un total de 2 millions de dollars. En décembre dernier, le Cabinet a prolongé la subvention jusqu'en décembre 1981. La directive précisait qu'il fallait essayer de conclure des ententes avec les transporteurs pour que la subvention puisse être supprimée cette année.

Mr. Maltais: Just one more question, Mr. McLeish, on something that interests me. Do you know whether people who travel by plane from Newfoundland to Nova Scotia or the mainland get a tax credit for transportation?

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Je n'en ai aucune idée.

Mr. Maltais: I think that I still have a minute, Mr. Chairman. Does Transport Canada have regular contacts with the Canadian Transport Commission or do you operate independently and rarely discuss things with them?

M. McLeish: Certains de nos fonctionnaires communiquent souvent avec le comité des transports aériens dans le cadre de l'émission ou des modifications de permis accordés aux transporteurs.

Le président: Merci.

Nous avons un petit problème en ce qui concerne le temps. J'ai encore trois députés qui veulent poser des questions. Je veux que tout le monde ait son tour, mais les cloches vont commencer à sonner à 22 heures. Vous avez dix minutes chacun.

La parole est à M. Oberle.

M. Oberle: Avant de poser mes questions, monsieur le président, je voudrais que les fonctionnaires sachent que j'admire ce qu'ils ont fait dans le domaine de l'administration des aéroports. C'est peut-être là la solution à un grand nombre de problèmes au pays. Lorsqu'une région, une ville ou un district estiment que leur économie justifie la construction d'un aéroport, contrairement à l'opinion de la Commission des transports, ils peuvent ainsi prouver qu'ils ont raison s'ils parviennent à convaincre les transporteurs aériens. Je ne puis que me réjouir de ce développement et encourager les efforts en ce sens.

Je voudrais maintenant faire connaître ma réaction à un exposé de M. Taylor, le président d'Air Canada. Je l'ai lu avec beaucoup d'intérêt. Je ne devrais pas en être surpris parce que c'est la réaction normale des hommes d'affaires canadiens lorsque les choses vont mal à l'échelon international. Nous nous empressons d'aller pleurer auprès du gouvernement. Lorsque ce n'est pas suffisant, nous nous en prenons à nos

[Texte]

our own domestic competitors and say that we should nationalize one or the other and make it all a neat little pie, but a surcharge on it and so on. I would like to ask some questions because over the years I have been keenly interested in developing some fifth rights for Canadian carriers—in Europe particularly, but in the Pacific rim as well—and there are always tradeoffs.

I am glad personally that British Airways is finally landing in western Canada, and I would like to see Lufthansa land in western Canada because there is a lot of interest in Germany particularly, but in Europe generally—and the incredible tourist potential in western Canada—and the only way to cash in on this is to allow foreign carriers to come in there and bring their passengers, with full wallets, and spent it in western Canada. If our own airlines do not have the courage to get out and compete for some routes in Europe and the Middle East, some fifth-right routes they can negotiate for that kind of a tradeoff, then I say that they should review their business practices.

I am a little unclear as to what is going to happen, and maybe the officials could enlighten us on it. There have been some moves by Lufthansa, and West Germany in particular, with respect to certain rights that Air Canada enjoyed in Frankfurt and other places which are now threatened because of the fact that they are taking this parochial attitude with respect to allowing Lufthansa to come into western Canada. Are the bilateral discussions still going on? What do the officials know about the attitude of External Affairs with respect to Lufthansa? What is their own view with respect to further access of European carriers to western Canada?

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, I do not believe that Mr. Oberle was here when I spoke to this subject earlier today. I described the process that we conduct with an interdepartmental committee making recommendations to our respective ministers. External Affairs plays a very prominent role because we are negotiating a treaty between two countries as opposed to between two carriers.

Mr. Oberle: I understand the process.

Mr. McLeish: Therefore, that is also the explanation as to why the chief negotiator is a member of External Affairs. But the committee is chaired by Transport Canada. I happen to be chairing it during these current years and I consider it to be a fully parliamentary process in the committee whereby everybody has an opportunity to express views; and I, as chairman, have to make sure that I take an objective approach. Nevertheless, when occasion affords itself, I will interject my own views.

• 2150

With respect to the negotiations with Germany, the negotiations are still going on. The German government of course is expressing the desire for access to two points in western Canada, one of which would be Vancouver.

[Traduction]

concurrents au pays et nous réclamons que leur entreprise soit nationalisée; nous voulons une surtaxe, ceci, cela. J'en viens à mes questions. Comme vous le savez, j'ai longtemps préconisé l'extension des droits des transporteurs canadiens en Europe, en particulier, mais également dans les pays du Pacifique. Et je sais qu'on n'a jamais rien pour rien.

Je me réjouis personnellement du fait que la British Airways ait finalement obtenu l'autorisation de venir dans l'ouest du Canada. Je souhaiterais que la Lufthansa obtienne le même privilège. En effet, il y a beaucoup d'intérêt actuellement en Europe de façon générale et en Allemagne en particulier. Le marché touristique offre beaucoup de possibilités actuellement dans l'ouest du Canada. La seule façon de profiter de cette situation est de permettre aux transporteurs étrangers de venir dans l'ouest du Canada et d'y débarquer leurs passagers. Ils peuvent y laisser beaucoup d'argent. Si nos propres transporteurs n'ont pas le courage de se démener et de faire concurrence sur certains itinéraires en Europe, au Moyen-Orient et ailleurs, s'ils ne peuvent pas en venir à une sorte d'échange, ils n'ont qu'à réexaminer leur façon de fonctionner.

Il y a encore certains points sur lesquels j'aimerais obtenir des précisions des hauts fonctionnaires. La Lufthansa et l'Allemagne de l'Ouest ont menacé d'agir relativement à certains droits accordés actuellement à Air Canada à Frankfurt et ailleurs; ces droits sont menacés à cause de l'attitude protectionniste qui se manifeste dans l'ouest du Canada face à la venue possible de la Lufthansa. Les discussions bilatérales sont-elles toujours en cours? Quelle est l'attitude du ministère des Affaires extérieures face à la venue de la Lufthansa? Que pensent les hauts fonctionnaires ici présents de la venue des transporteurs européens dans l'ouest du Canada?

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Monsieur le président, je pense que M. Oberle était absent lorsque j'ai parlé de cette question. J'ai décrit le processus qui mène à la création d'un comité interministériel et à des recommandations aux divers ministres concernés. Le ministère des Affaires extérieures a un rôle très important à jouer puisqu'il s'agit d'une entente qui doit être conclue entre deux pays, non pas seulement deux transporteurs.

M. Oberle: Je comprends.

M. McLeish: C'est ce qui explique pourquoi le négociateur en chef appartient au ministère des Affaires extérieures. Le comité interministériel cependant est présidé par un représentant de Transports Canada. Il se trouve que c'est moi qui en ai été le président au cours des dernières années. Le processus est parfaitement démocratique en ce sens que tout le monde a l'occasion de faire connaître ses vues. En tant que président, j'essaie de demeurer objectif, ce qui ne m'empêche pas à l'occasion de me prononcer sur tel ou tel sujet.

Pour ce qui est des négociations avec l'Allemagne, elles se poursuivent. Le gouvernement allemand souhaiterait évidemment avoir accès à deux endroits à l'Ouest du Canada, notamment à Vancouver.

[Text]

Mr. Oberle: Is the other Calgary?

Mr. McLeish: Yes, I believe it is. This would be in exchange for certain Fifth Freedoms for Air Canada. Unfortunately, there have been some actions taken by the German government with respect to Air Canada's rights there this summer and this has become an impediment in the current negotiations. We are now preparing for another round.

Mr. Oberle: Could you tell us, Mr. McLeish, what the German action was?

Mr. McLeish: The German action, Mr. Chairman, has been to hold Air Canada to the same frequencies that Air Canada had in 1979. Air Canada had, in fact, booked a number of trips...

Mr. Oberle: Nothing to do with the Fifth Freedoms at all?

Mr. McLeish: No, I think the German position was that they were not prepared to grant anything additional to Air Canada until the negotiations were satisfactorily conducted on the bilateral. I think that was primarily the German position. I think the German position stems pretty well from the fact that we in Canada have not automatically acceded to Vancouver as being one of the points. So that is where we are. We have each taken a stand and have gone away to review our positions and to prepare for the next part of the session.

Mr. Oberle: In your opinion, has the action the Germans have taken helped or hindered their position?

Mr. McLeish: It is not really possible for me to say at this moment because we are just in the process right now of weighing all the alternatives and I would not like to go into all the details here tonight—I would not like to play our hand at this time.

Mr. Oberle: Can you tell me, and I assume there are, whether there are other trade factors involved, our balance of trade with a foreign country and other factors other than just air routes?

Mr. McLeish: Mr. Chairman, we are not privy to all the background that the Departments of External Affairs and Industry, Trade and Commerce take. They present their position and attempt to support it and indicate that it is important in their sphere of influence. Certainly the External Affairs sphere of influence is major because, as I indicated, we are dealing with country-to-country negotiations in which an air bilateral is one facet. Quite often what Transport feels would be beneficial for the carrier may, in fact, have to be adjusted for a compromise in the eyes of External Affairs and Industry, Trade and Commerce.

The Chairman: One more minute, Mr. Oberle.

Mr. Oberle: Okay. Mr. Chairman, would the witness agree that there are some very important Fifth Freedoms' prospects for Air Canada in Europe—Frankfurt, Athens, Rome and these kinds of things?

Mr. McLeish: Yes, Mr. Chairman, there certainly are. In the U.K. negotiations there are also some important considerations for Canadian Pacific, and one of the difficulties that the negotiating team has to face is we really have to try to get the optimum deal for both carriers. It makes it more complex, but

[Translation]

M. Oberle: L'autre ville est-elle Calgary?

M. McLeish: Oui, je crois. Ceci en échange de la cinquième liberté pour Air Canada. Malheureusement le gouvernement allemand a pris certaines mesures relativement aux droits d'Air Canada cet été et cela a gêné les négociations actuelles. Nous nous préparons maintenant à les reprendre.

M. Oberle: Pourriez-vous nous dire ce qu'ont fait les Allemands?

M. McLeish: Ils ont maintenu Air Canada à la même fréquence qu'en 1979. Or Air Canada avait pris des réservations pour un certain nombre de vols...

M. Oberle: Cela n'a rien à voir avec la cinquième liberté?

M. McLeish: Non, je crois que les Allemands ont déclaré qu'ils n'étaient pas prêts à accorder quoi que ce soit de plus à Air Canada tant que les négociations bilatérales ne seraient pas conclues de façon satisfaisante. Je crois que c'était essentiellement la position allemande. C'est probablement dû au fait qu'au Canada nous n'avons pas automatiquement accepté que Vancouver soit une de ses escales. Voilà donc où nous en sommes. Nous avons chacun pris une position et décidé d'aller réfléchir à la question avant de reprendre les négociations.

M. Oberle: A votre avis, cette mesure prise par les Allemands risque-t-elle de les gêner ou de nous gêner?

M. McLeish: Je ne puis vraiment le dire pour le moment, car nous en sommes maintenant à soupeser toutes les possibilités et je ne puis vous donner tous les détails ce soir car nous n'avons pas encore joué cette carte.

M. Oberle: Pourriez-vous me dire si, comme je le crois, il y a d'autres facteurs commerciaux en cause, s'il y a notre balance commerciale et non pas seulement nos courriers aériens?

M. McLeish: Monsieur le président, nous ne connaissons pas tout ce qui se fait au ministère des Affaires extérieures et au ministère de l'Industrie et du Commerce. Ils présentent leur position et essaient de l'appuyer en insistant sur l'importance que cela a dans le cadre de leurs responsabilités. Il est évident que les Affaires extérieures ont une grande sphère d'influence car il s'agit de négociations entre deux pays dont les négociations aériennes bilatérales ne représentent qu'un aspect. Il arrive très souvent que ce que Transports Canada juge favorable pour le transporteur doive être modifié dans le cadre d'un compromis réalisé par les Affaires extérieures et l'Industrie et le Commerce.

Le président: Plus qu'une minute, monsieur Oberle.

M. Oberle: Bien. Monsieur le président, le témoin convient-il qu'il y a des perspectives de cinquième liberté très importante pour Air Canada en Europe, notamment à Francfort, Athènes, Rome, etc?

M. McLeish: Oui, certainement, monsieur le président. Il y a également des considérations assez importantes pour le Canadien Pacifique dans les négociations avec le Royaume-Uni et une des difficultés auxquelles fait face l'équipe de négociations est qu'il nous faut vraiment essayer d'obtenir le

[Texte]

nevertheless not insoluble, and ultimately we keep in mind that we are trying to obtain what is best for the passengers, the citizens of the two countries. That is ultimately the objective.

• 2155

Mr. Oberle: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Oberle. Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman. I would like to discuss a couple of areas, if I could, that affect my region. The first one is the Brandon airport. As the officials here will know, PWA was awarded the route from Calgary to Brandon to Toronto just recently and there was some concern over the facilities at the Brandon airport at McGill Field. I do not see any provision in the estimates for some of the expenditures that, I think, should take place there. Mr. Bell, the regional manager for that area, is on record, as of a couple of months ago, pointing out that there needs to be a larger plough, a runway sweeper and some work done on some of the landing lights. I wonder whether the officials could enlighten us on the prospects we have of some of those expenditures' taking place in the near future.

Mr. McLeish: I would like to have Dr. Stebastyan answer this one.

The Chairman: Dr. Stebastyan.

Mr. Steve Stebastyan (Director General, Airports and Construction Services, Transport Canada): I have all the expenditures over \$1 million with me. Brandon is not one of them. However, if the Brandon airport manager feels that he has certain needs, we have a method to take care of these needs during the year. We have a priority list for those items which have high urgency.

Mr. McLeish: Sorry to interrupt you, Mr. Chairman, but Mr. Potvin has just discovered what is being provided from Brandon. As Dr. Stebastyan indicated, all amounts are below those, that are entitled to appear in the estimates, but Mr. Potvin could answer the question.

The Chairman: Okay, Mr. Potvin. Sorry, Dr. Stebastyan.

Mr. Potvin: Action is under way to provide the facilities that PWA has indicated are necessary for the initiation of the service. The reason they do not appear in the estimates, as Mr. McLeish has said, is that only items over \$250,000 appear as line items in the estimates, as identifiable items; the rest are lumped in totals under \$250,000.

Mr. Mayer: Can you give me an idea of what those expenditures are there? Do you have them?

Mr. Potvin: Yes, sir. A medium foam truck, a runway sweeper, a plough truck, garage, remodel the present garage, shop tools, re-cable the runway lights and a VASIS. Those are quickly read off to save your time, but I can provide a copy of this to you afterwards, if you like.

The Chairman: Can you tell me what a VASIS is?

Mr. Potvin: A visual approach strobe indicator system.

[Traduction]

maximum pour les deux transporteurs. Cela complique les choses mais ce n'est pas insoluble et il faut toujours nous rappeler que le but recherché est la satisfaction des passagers, des citoyens des deux pays. C'est en dernière analyse l'objectif visé.

M. Oberle: Merci.

Le président: Merci, monsieur Oberle. Monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci, monsieur le président. J'aimerais revenir sur deux sujets qui touchent ma région. Tout d'abord, l'aéroport de Brandon. Comme le savent les fonctionnaires, PWA a obtenu la route Calgary-Brandon-Toronto et l'on s'est un peu inquiété des équipements de l'aéroport de Brandon à McGill Field. Je ne vois rien dans le budget qui se rapporte aux travaux que l'on devrait faire là-bas. Le directeur régional, M. Bell a déclaré, il y a environ deux mois, qu'il faudrait un plus gros chasse-neige, une balayeuse de piste et une amélioration de l'éclairage des pistes d'atterrissage. Pourrait-on nous dire si l'on peut espérer quelque chose dans ce sens dans un avenir proche?

M. McLeish: J'aimerais que M. Stebastyan réponde.

Le président: Monsieur Stebastyan.

M. Steven Stebastyan (directeur général, Aéroports et service de construction, Transports Canada): J'ai ici toutes les dépenses dépassant 1 million de dollars. Brandon n'en fait pas partie. Toutefois, si le directeur de l'aéroport de Brandon estime qu'il a certains besoins, nous pouvons les satisfaire au cours de l'année. Nous avons une liste de priorités pour ces travaux très urgents.

M. McLeish: Désolé de vous interrompre, mais M. Potvin vient de découvrir ce que l'on prévoit pour Brandon. Comme le disait M. Stebastyan, il s'agit de sommes inférieures à celles qui sont portées au budget des dépenses mais M. Potvin peut maintenant répondre à votre question.

Le président: D'accord, monsieur Potvin. Excusez-nous, monsieur Stebastyan.

M. Potvin: On a entrepris de fournir les équipements nécessaires à PWA pour entrer en service. Si cela n'est pas au budget, comme le disait M. McLeish, c'est que l'on indique que les postes supérieurs à \$250,000; le reste est regroupé dans des totaux n'atteignant pas \$250,000.

M. Mayer: Pourriez-vous me donner une idée de ce que représentent ces dépenses? Avez-vous des précisions?

M. Potvin: Oui, monsieur. Un camion moyen à mousse, une balayeuse de piste, un chasse-neige, un garage, la rénovation du garage actuel, des outils, un changement des câbles électriques pour l'éclairage des pistes et un VASIS. J'ai lu cela rapidement pour vous gagner du temps mais je puis si vous voulez vous fournir cette liste.

Le président: Pouvez-vous me dire ce qu'est un VASIS?

M. Potvin: Il s'agit d'un phare clignotant d'approche.

[Text]

Mr. Mayer: That makes more sense. I appreciate that, Mr. Potvin.

Mr. Oberle: That is a Jacuzzi for an airport.

Mr. Potvin: Right.

Mr. Mayer: I would appreciate getting the details from you, if I could, by letter or by some kind of correspondence, Mr. Chairman.

The other area that causes us some concern in Brandon is that one of the provisions in the application by PWA to fly into Brandon is that they said they would make a technical stop if they had to in terms of the load factor. My understanding is that on the hottest days under full load they are not able to take on enough fuel to make a non-stop flight from Brandon to Toronto. I wonder if there are any provisions or whether any thought is given to extending the runway so that there would be enough runway under limitation so that they could fly to Brandon to Toronto under any kind of weather and any kind of load conditions.

Mr. Potvin: Mr. Chairman, it may be recalled that the CTC granted the licence for a two-year trial period and for that period there is certainly no consideration being given to the major expenditures that would be required to eliminate the load penalty that they will pay on some days. However, should the trial period prove that the operation is successful, then that certainly would be reconsidered.

Mr. Mayer: So you would not foresee any major expenditures on the runways until after the two-year trial period.

Mr. Potvin: Not until after the CTC has confirmed that the operation would continue.

Mr. Mayer: Well, could I ask you, and maybe this is an unfair question—it would be a hypothetical question. I for one am convinced that that service is going to be very successful and I do not think we are going to have to wait two years to prove that. Would there be some consideration in the department to do some work on the runway if after a year, to pick a figure, for example, it looked as though the service was going to be the success that, I think, most of us in my region feel it is going to be?

• 2200

The Chairman: I think, Mr. Mayer, if I may interject here, that properly that question should be put to the CTC—if they would consider, after a year, extending the period. But I will give Mr. Potvin or Mr. McLeish an opportunity to comment, if they wish.

Mr. Potvin: That would be what would have to take place.

Mr. Mayer: That is fair comment, Mr. Chairman.

I am glad to see that there is going to be some money spent on the Brandon airport; it services 180,000 people, and I think those of us from that region are glad to see that some work is going to be done on the facilities there.

One other brief area of concern I have is the parking . . .

The Chairman: Mr. Bockstael would like to comment.

[Translation]

M. Mayer: C'est plus compréhensible. Je vous remercie, monsieur Potvin.

M. Oberle: C'est un Jacuzzi pour aéroport.

M. Potvin: C'est cela.

M. Mayer: J'aimerais en effet que vous me fournissiez par lettre ou autrement ces détails.

Une autre chose qui nous inquiète un peu à Brandon, c'est qu'une des conditions mises par PWA dans sa demande de liaison pour Brandon est qu'il ferait une escale technique si le chargement le nécessite. Je crois que par les journées les plus chaudes, quand ils sont chargés à capacité, il leur est impossible de prendre assez de carburant pour un vol sans escale entre Brandon et Toronto. A-t-on envisagé d'agrandir la piste pour qu'ils puissent voler de Brandon à Toronto par n'importe quel temps avec n'importe quel chargement?

M. Potvin: Monsieur le président, on se rappellera peut-être que la CCT a accordé un permis probatoire de deux ans et que l'on n'envisage certainement pas pendant cette période des dépenses importantes que nécessiterait l'élimination de cet inconvénient qui surviendrait certains jours. Toutefois, si cette période probatoire devait montrer que l'opération réussit, on réenvisagerait certainement la question.

M. Mayer: Vous ne pensez donc pas que l'on fera de grosses dépenses sur les pistes avant l'expiration de cette période probatoire de deux ans?

M. Potvin: Pas avant que la société confirme que le service sera maintenu.

M. Mayer: Puis-je alors vous demander, et peut-être que cette question n'est pas très honnête, car elle est un peu hypothétique . . . mais je suis convaincu que le service va très bien marcher et qu'il ne nous faudra pas attendre deux ans pour le prouver. Le ministère envisagerait-il donc d'entreprendre certains travaux sur la piste si, après un an par exemple, le service semblait voué au succès comme la plupart d'entre nous le croient dans ma région?

Le président: Je crois, monsieur Mayer, que cette question s'adresse plutôt à la CCT, puisqu'il s'agirait de proroger le permis. Je laisserai toutefois M. Potvin ou M. McLeish répondre s'ils le veulent.

M. Potvin: Je crois en effet que ce serait normal.

M. Mayer: C'est juste, monsieur le président.

Je suis heureux de voir que l'on va dépenser quelque argent sur l'aéroport de Brandon qui dessert 180,000 personnes et je crois que ceux d'entre nous qui viennent de cette région sont heureux de voir que les choses vont un peu bouger.

J'aurais encore une autre question rapide à propos du stationnement . . .

Le président: M. Bockstael voudrait dire quelque chose.

[Texte]

Mr. Bockstael: Because we both come from Manitoba, Mr. Mayer, I would just point out that when the application was being considered and the people of Brandon were sending Telexes—the Chamber of Commerce, the Mayor, Mr. Dinsdale—and when the minister and I were in Brandon, they said, “The airport is ready to go, just give us the PWA rights to land here, we do not need anything. But the list Mr. Potvin has for the first year is \$2,721,600.

Mr. Mayer: Is it that much?

Mr. Mazankowski: That is a liberal estimate.

An hon. Member: Small “I” or large “L”.

Mr. Bockstael: Mr. Potvin is just correcting me, Mr. McLeish gave me the previous figure. For the full extension of Brandon Airport it was \$2,721,600; for the first year, it is \$811,000.

Mr. McDermid: That is small change to you guys.

Mr. Bockstael: I apologize, I am getting a little tired.

The Chairman: All right, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: I think that area is certainly worth that kind of investment. I do not think we should be squeamish at all about spending that kind of money, because that is a very important area.

Could I ask you about some of the parking problems that exist in the Winnipeg International Airport? I think the Winnipeg airport is the kind of terminal—but I do not want to get into that, we do not have a lot of time. There are some very limited parking facilities there. My understanding from the past exposure I have had to parking is that that is the one area of airport property that, if done properly, can finance itself. I wonder why, for instance, you have some temporary parking on Sargent Avenue; that is a long walk to the airport on cold days. Is there nothing that can be done there in terms of establishing some new public parking? If I am right in my contention that it is self-financing, why would there not be some priority given to going ahead with this kind of project?

Mr. McLeish: Mr. Chairman, it is primarily a matter of the priorities of resourcing, and we do not have the kinds of discretionary funds that enable us to invest in such guaranteed revenue areas as parking lots. As a matter of fact, what I do in the Air Administration is set aside a contingency fund each year—and this is a risk that I take—to finance such projects because they are revenue-producing, but, unfortunately, I cannot take care of all the needs across the country in this respect.

The Chairman: This is your final question, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Okay. If I am right in my contention—and I think you bore me out in your comment—that they are self-financing...

Mr. McLeish: I agree.

[Traduction]

M. Bockstael: Étant donné que nous venons tous les deux du Manitoba, monsieur Mayer, je vous signalerai simplement que lorsqu'on a envisagé cette demande et que les gens de Brandon envoyaient des télex, qu'il s'agisse de la Chambre de commerce, du maire, de M. Dinsdale, le ministre et moi-même sommes allés à Brandon, et on nous a dit: «L'aéroport est prêt, donnez simplement à PWA le droit d'atterrissage. Nous n'avons besoin de rien». Toutefois pour la première année, monsieur Potvin, la liste de travaux se chiffre à \$2,721,600.

M. Mayer: Autant que cela?

M. Mazankowski: C'est un chiffre «libéral».

Une voix: «L» minuscule ou majuscule?

M. Bockstael: M. Potvin m'indique que je me suis trompé. M. McLeish m'avait donné l'autre chiffre. Pour l'ensemble des travaux d'agrandissement à l'aéroport de Brandon, le chiffre serait de \$2,721,600; mais pour la première année, c'est \$811,000.

M. McDermid: C'est de la menue monnaie pour vous.

M. Bockstael: Vous devriez m'excuser, je dois être un peu fatigué.

Le président: Bien, monsieur Mayer.

M. Mayer: En tout cas, la région vaut ce genre d'investissement. Je ne pense pas qu'il nous faille répugner à la dépense dans des cas comme cela, car c'est une région très importante.

Puis-je vous interroger sur certains des problèmes de stationnement que nous avons à l'aéroport international de Winnipeg? Je crois que cet aéroport est le genre d'aérogare... mais peut-être ne devrais-je pas entrer dans les détails, car nous n'avons pas beaucoup de temps. Le stationnement en tous cas y est très limité. D'après ce que je comprends, le stationnement est un équipement d'aéroport qui peut s'autofinancer s'il est convenablement géré. Je me demande pourquoi, par exemple, vous avez un stationnement temporaire avenue Sargeant; à pied, c'est très loin de l'aéroport quand il fait froid. Ne peut-on rien faire pour avoir un stationnement public? Je crois que cela pourrait s'autofinancer et je ne vois pas pourquoi on ne donnerait pas quelque priorité à ce genre de travaux?

M. McLeish: Monsieur le président, il s'agit essentiellement d'une question de priorité dans la distribution des ressources. Nous n'avons pas de fonds discrétionnaires qui nous permettent d'investir dans des secteurs à revenus garantis comme les terrains de stationnement. D'ailleurs, ce que je fais dans l'administration aérienne, c'est de mettre chaque année, et c'est un risque que je prends, certains fonds en réserve pour financer des travaux semblables, car ils produisent des revenus, mais, malheureusement, je ne puis m'occuper de tous les besoins surgissant dans le pays.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Mayer.

M. Mayer: D'accord. Je crois que vous avez confirmé ce que je disais, ces terrains de stationnement s'autofinancent...

M. McLeish: Je suis d'accord.

[Text]

Mr. Mayer: . . . they are self-liquidating, as far as finances are concerned, why could that not be a priority? That is probably the only area in the airport that looks after itself. It seems to me that if you are going to attract people to airports, the first thing you are going to have to do is provide them with as convenient parking as possible; if, in providing that convenience, you can do it on a self-financing basis, it seems to me that we should be doing everything we can to construct those kinds of parking facilities.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayer.

I want to thank Mr. Bocktael, Mr. McLeish and his officials of the Air Administration. We have certainly given them a run for their money today.

Some hon. Members: Hear, hear!

The Chairman: The committee now adjourns until 9.45 a.m., Tuesday, April 7, 1981, when we shall return to the consideration of all the votes relating to the Marine Transportation programs.

The meeting is adjourned.

[Translation]

M. Mayer: . . . financièrement, on s'y retrouve, alors pourquoi ne pas en faire une priorité? C'est probablement le seul secteur payant de l'administration d'un aéroport dans ce cas. Il me semble que si l'on veut attirer des gens aux aéroports, la première chose à faire est de leur faciliter au maximum le stationnement, si on peut le faire sans que cela ne coûte rien, il me semble qu'il faut tout faire pour construire ce genre d'équipement.

Des voix: D'accord.

Le président: Merci, monsieur Mayer.

Je voudrais remercier M. Bocktael, M. McLeish et les fonctionnaires de l'administration aérienne. Nous les avons certainement bien mis à contribution aujourd'hui.

Des voix: Bravo!

Le président: Le comité s'ajourne jusqu'à 9 h 45, le mardi 7 avril 1981, alors que nous reprendrons l'étude de tous les crédits portant sur les programmes de transport maritime.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

At 9:45 a.m.

From the Department of Transport:

Mr. Walter McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration;
Mr. Pierre Arpin, Director General, Civil Aeronautics;
Dr. Steve Stebastyán, Director General, Airports and Construction Services.

At 3:30 p.m.

From the Department of Transport:

Mr. Walter McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration;
Dr. Steve Stebastyán, Director General, Airports and Construction Services;
Mr. Larry Potvin, Director General, Policy Planning and Programming (Air).

At 8:00 p.m.

From the Department of Transport:

Mr. Walter McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration;
Mr. Larry Potvin, Director General, Policy Planning and Programming (Air);
Mr. Pierre Arpin, Director General, Civil Aeronautics;
Dr. Steve Stebastyán, Director General, Airports and Construction Services.

A 9 h 45 du matin

Du ministère des Transports:

M. Walter McLeish, administrateur, Administration canadienne du transport aérien;
M. Pierre Arpin, directeur général de l'aéronautique civile;
M. Steve Stebastyán, directeur général, Services des aéroports et de la construction.

A 3 h 30 de l'après-midi

Du ministère des Transports:

M. Walter McLeish, administrateur, Administration canadienne du transport aérien;
M. Steve Stebastyán, directeur général, Services des aéroports et de la construction;
M. Larry Potvin, directeur général des Politiques de planification et programmation (Air).

A 8 heures du soir

Du ministère des Transports:

M. Walter McLeish, administrateur, Administration canadienne du transport aérien;
M. Larry Potvin, directeur général des Politiques de planification et programmation (Air);
M. Pierre Arpin, directeur général de l'aéronautique civile;
M. Steve Stebastyán, directeur général, Services des aéroports et de la construction.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 28

Fascicule n° 28

Tuesday, April 7, 1981

Le mardi 7 avril 1981

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Main Estimates 1981-82: Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40 and L45—Marine Transportation Program under TRANSPORT

Budget principal 1981-1982: Crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40 et L45—Programme des transports par eau sous la rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

COMPARAÎT:

Mr. Robert Bockstael, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport

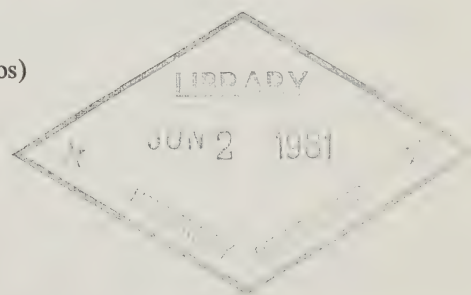
M. Robert Bockstael, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. André Maltais

Messrs.

Benjamin
Bloomfield
Bockstael
Campbell
(LaSalle)

Crosby
(Halifax West)
Deniger
Dionne (Chicoutimi)
Ellis

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. André Maltais

Messieurs

Fisher
Gass
Harquail
Mayer
Mazankowski

McCain
McDermid
McRae
Skelly
Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, April 6, 1981:

Mr. Forrestall replaced Mr. McKenzie.

On Tuesday, April 7, 1981:

Mr. McCain replaced Mr. Forrestall;

Mr. Crosby (Halifax West) replaced Mr. McKnight.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 6 avril 1981:

M. Forrestall remplace M. McKenzie.

Le mardi 7 avril 1981:

M. McCain remplace M. Forrestall;

M. Crosby (Halifax-Ouest) remplace M. McKnight.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, APRIL 7, 1981
(46)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 10:02 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Gass and Turner.

Appearing: Mr. Robert Bockstael, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witness: Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated February 26, 1981, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1982. (*See Minutes of Proceedings, March 26, 1981, Issue No. 24*).

By unanimous consent, the Committee resumed consideration of Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40 and L45—Marine Transportation Program under TRANSPORT.

The Parliamentary Secretary and the witness answered questions.

In accordance with a motion of the Committee at the meeting held on May 8, 1980, the Chairman authorized that the documents submitted by Mr. Franche, Chairman, National Harbours Board, be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See appendices "TRPT-14" and "TRPT-15"*).

At 10:25 o'clock a.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

EVENING SITTING
(47)

The Standing Committee on Transport met at 8:15 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Crosby (*Halifax West*), Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Gass, Mazankowski and Turner.

Appearing: Mr. Robert Bockstael, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration and Mr. Ranald Quail, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard. *From the National Harbours Board:* Mr. Pierre Franche, Chairman.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated February 26, 1981, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1982. (*See Minutes of Proceedings, March 26, 1981, Issue No. 24*).

By unanimous consent, the Committee resumed consideration of Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40 and L45—Marine Transportation Program under TRANSPORT.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 7 AVRIL 1981
(46)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 10 h 02 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Gass et Turner.

Comparaît: M. Robert Bockstael, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoin: M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime, ministère des Transports.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 26 février 1981, portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982. (*Voir procès-verbal du 26 mars 1981, Fascicule n° 24*).

Du consentement unanime, le Comité reprend l'étude des crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40 et L45—Programme des transports par eau sous la rubrique TRANSPORTS.

Le secrétaire parlementaire et le témoin répondent aux questions.

Conformément à une motion du Comité adoptée à la séance du 8 mai 1980, le président autorise que les documents soumis par M. Franche, président, Conseil des ports nationaux, soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir Appendices "TRPT-14" et "TRPT-15"*).

A 10 h 25, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 15 h 30.

SÉANCE DU SOIR
(47)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 25 h 15 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Crosby (*Halifax-Ouest*), Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Gass, Mazankowski et Turner.

Comparaît: M. Robert Bockstael, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime et M. Ranald Quail, Commissaire adjoint, Garde côtière canadienne. *Du Conseil des ports nationaux:* M. Pierre Franche, président.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 26 février 1981 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982. (*Voir procès-verbal du 26 mars 1981, Fascicule n° 24*).

Du consentement unanime, le Comité reprend l'étude des crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40 et L45—Programme des transports par eau sous la rubrique TRANSPORTS.

The witnesses answered questions.

In accordance with a motion of the Committee at the meeting held on May 8, 1980, the Chairman authorized that the document submitted by Mr. Franche, Chairman, National Harbours Board, be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See appendix "TRPT-16"*).

Questioning was resumed;

At 10:05 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Les témoins répondent aux questions.

Conformément à une motion du Comité adoptée à la séance du 8 mai 1980, le président autorise que le document soumis par M. Franche, président, Conseil des ports nationaux, soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir Appendice «TRPT-16»*).

L'interrogation se poursuit.

A 22 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by *Electronic Apparatus*)

Tuesday, April 7, 1981

• 1004

[*Texte*]

The Chairman: Order.

We shall resume consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1982. We will be considering Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40 and L45, Marine Transportation Program Under Transport. As agreed by members at the meeting on April 1, 1981, I shall call these votes together.

TRANSPORT

A—Department—Marine Transportation Program
Budgetary

Vote 10—Marine Transportation, Operating expenditures, the grants listed—\$280,534,000

Vote 15—Marine Transportation—Capital expenditures including payments to provinces—\$116,438,000

Vote 20—Payment to the Canarctic Shipping Company, Limited to be applied—\$5,534,000

Vote 25—Payment to the Hamilton Harbour Commission to assist in the cost of redevelopment—\$900,000

Vote 30—Payment to the Jacques-Cartier and Champlain Bridges Inc. to be applied in—\$5,420,000

Vote 35—Payment to the Nanaimo Harbours Commission for the development of Phase 1—\$3,800,000

Vote 40—Payment to the National Harbours Board—\$39,664,000

Non-Budgetary

Vote L45—Loans to the National Harbours Board, subject to the provisions of Section 29—\$1,613,000

The Chairman: By considering these votes together, we are able to cover a wide range of questions.

I want to welcome again Mr. Bockstael and the officials from the department: Mr. Gordon Sinclair, Administrator of the Marine Administration; Mr. Pierre Franche; Mr. Quail. I guess that is it.

Without any further delays, we will go to the questioning. Mr. Gass.

Mr. Gass: Thank you Mr. Chairman. I would like to follow the line of merchant marine this morning, if that is suitable.

The Chairman: Quite suitable.

Mr. Gass: In May, the minister, Mr. Pepin, told Parliament he shared the view of his predecessor on the gist of the case regarding the gradual development of a Canadian merchant marine fleet. He added that he was in a good position now to see such changes take place, based on his experience as ITC minister, where he saw other countries stake their ground on this issue. A week later the minister told the national marine conference in Ottawa that after only two and half months in

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le mardi 7 avril 1981

[*Traduction*]

Le président: A l'ordre.

Nous reprenons l'étude de l'ordre de renvoi concernant le budget des dépenses de l'année financière se terminant le 31 mars 1982. Nous étudierons les crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40 et L45 du Programme des transports par eau, sous le ministère des Transports. Ainsi que le comité en avait décidé à sa réunion du 11 avril 1981, je mets tous ces crédits à l'étude, ensemble.

TRANSPORTS

A—ministère—Programme des transports par eau
Budgétaire

Crédit 10—Transports par eau—dépenses de fonctionnement, subventions inscrites—\$280,534,000

Crédit 15—Transports par eau—Dépenses en capital, y compris les paiements aux provinces—\$116,438,000

Crédit 20—Païement à la Canarctic Shipping Company Limited, à affecter—\$5,534,000

Crédit 25—Païement à la Commission du port de Hamilton pour contribuer au coût du réaménagement—\$900,000

Crédit 30—Païement à la Jacques-Cartier and Champlain Bridges Inc., à affecter au—\$5,420,000

Crédit 35—Païement à la Commission du port de Nanaimo pour la préparation de la phase 1—\$3,800,000

Crédit 40—Païement au Conseil des ports nationaux—\$39,664,000

Non-budgétaire

Crédit L45—Prêts au Conseil des ports nationaux, en vertu des dispositions de l'article 29—\$1,613,000

Le président: En étudiant ces crédits tous ensemble, nous pouvons couvrir toute une gamme de questions.

Je voudrais de nouveau souhaiter la bienvenue à M. Bockstael et aux fonctionnaires du ministère: M. Gordon Sinclair, administrateur de l'Administration du transport maritime; M. Pierre Franche; M. Quail, sauf erreur.

Sans autre préambule, nous passerons aux questions. Monsieur Gass.

M. Gass: Merci, monsieur le président. J'aimerais traiter surtout ce matin de la marine marchande, si c'est admissible.

Le président: Tout à fait.

M. Gass: Au mois de mai, le ministre, M. Pepin, a dit au Parlement qu'il partageait l'avis de son prédécesseur quant au principe fondamental de la création graduelle d'une marine marchande canadienne. Il avait ajouté qu'il était bien placé pour susciter de tels changements, car dans le passé, comme ministre de l'Industrie et du Commerce, il avait vu d'autres pays tirer parti d'un tel avantage. Une semaine plus tard, il disait à la conférence maritime nationale, à Ottawa, qu'après

[Text]

office he was not yet in a position to present a new marine policy.

MOT's latest annual report states:

Extensive discussions took place on possible measures to develop a deep-sea fleet . . .

Comments were taken from ship owning interests as well as Canadian importers and exporters.

. . . these comments are now under review for possible recommendations to Cabinet.

Can the parliamentary secretary or one of the other witnesses advise us this morning what the government policy is on a merchant marine? Has anything been submitted to Cabinet? Will Canada still have to pay over \$3.5 billion each year for use of foreign ships? Has the Minister of Transport, Mr. Pepin, talked to the Minister of Finance about use of tax incentives to spur on our much-needed merchant marine fleet?

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Robert Bockstael (Parliamentary Secretary to the Minister of Transport): Mr. Chairman, I would ask Mr. Sinclair to provide us with an update of where the report to Cabinet or the preparatory documents are at this time. I am not aware of their being submitted to Cabinet at this stage.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Gordon M. Sinclair (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport): Mr. Chairman, discussions are still going on with interested parties. A number of shipper groups have expressed some concern about the development of such a policy. The department has met with various shipper groups in an attempt to understand better the views they hold, and to clear up any misunderstandings they may have. We have also encouraged and sponsored meetings between the various shipper groups and the various shipowner groups, and have also encouraged meetings among interested individuals on both sides of the question in order to attempt to bring parties closer together on a position that they could agree on and could support. We have not, at this time, made any submission to Cabinet.

The discussions are still going on. The recent *Financial Post* conference held in Montreal last week served as a further forum for an open discussion of this particular issue. We hope the continuance of that kind of discussion will bring interested parties a little closer together on their position. I think it is essential that all views be heard, that all attempts possible be made to reconcile those views, in order to gain the widest possible support for whatever policy recommendations might be brought forth in the future.

The Chairman: Mr. Gass.

Mr. Gass: To what extent are our own Canadian shippers able to move our commodities? What percentage of our trade is moved by our own Canadian flagships, if you like?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, probably significantly less than 5 per cent of our total trade is moved in Canadian

[Translation]

seulement deux mois et demi au pouvoir, il n'était pas encore en mesure de proposer une nouvelle politique maritime.

Voici ce que dit le dernier rapport annuel du ministère des Transports:

Il y a eu des discussions exhaustives sur les moyens à prendre pour constituer une flotte de haute mer . . .

On avait obtenu les commentaires d'armateurs ainsi que d'importateurs et d'exportateurs canadiens.

. . . et des commentaires sont présentement à l'étude en vue de possibles recommandations au Cabinet.

Le secrétaire parlementaire ou l'un des autres témoins pourrait-il nous dire ce matin quelle est la politique du gouvernement au sujet d'une marine marchande? Une proposition a-t-elle été soumise au Cabinet? Le Canada devra-t-il continuer à payer plus de 3.5 milliards par année pour utiliser des navires étrangers? Le ministre des Transports, M. Pepin, a-t-il parlé au ministre des Finances de la possibilité d'avoir recours à des incitations fiscales pour susciter la création de cette marine marchande dont nous avons tant besoin?

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Robert Bockstael (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le président, je demanderai à M. Sinclair de nous dire où en sont rendus les mémoires au Cabinet ou les documents préparatoires. A ma connaissance, ils n'ont pas encore été présentés au Cabinet.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Gordon M. Sinclair (administrateur, Administration canadienne du transport maritime, ministère des Transports): Monsieur le président, des discussions se poursuivent avec les intéressés. Certains groupes d'expéditeurs ont exprimé de l'inquiétude au sujet de l'élaboration d'une telle politique. Le ministère a rencontré des groupes d'expéditeurs pour essayer de mieux comprendre leur point de vue et de dissiper tout malentendu possible. Nous avons également favorisé et parainné des réunions entre des groupes d'expéditeurs et d'armateurs ainsi qu'entre des tenants du pour et du contre pour essayer de rapprocher les parties autour d'une thèse que les uns et les autres pourraient accepter et appuyer. Nous n'avons encore présenté aucun mémoire au Cabinet.

Les discussions se poursuivent. La récente conférence du *Financial Post* tenue à Montréal la semaine dernière a permis une fois de plus une discussion ouverte sur cette question. Nous espérons que ce genre de discussions permettront aux parties intéressées de se rapprocher de plus en plus. Il me paraît essentiel d'entendre toutes les opinions et de chercher par tous les moyens à rapprocher les parties afin d'assurer le plus vaste appui possible à toute politique que nous pourrions recommander dans l'avenir.

Le président: Monsieur Gass.

M. Gass: Dans quelle mesure les expéditeurs canadiens sont-ils capables de transporter nos produits? Quel est le pourcentage de marchandises canadiennes qui sont transportées par des navires battant pavillon canadien?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, c'est probablement bien moins que 5 p. 100 de toutes les marchandises qui sont

[Texte]

flagships. We do not have a presence in international maritime transport under our own flag. There are several Canadian firms who are engaged in international shipping but under foreign-flag registry. As to what percentage of the total Canadian trade they might carry, I would not possibly hazard a guess.

• 1010

Mr. Gass: What seems to be one of the major deterrents to a Canadian merchant marine? Why are we not more induced to having our own ships and moving our own products with our own fleet? What are the problems in that area?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, probably the first problem is a conception by Canadian shippers that Canadian-flag shipping has to be more expensive than foreign-flag shipping. This stems from experiences dating back some 35 years when the park fleet was disbanded and disposed of after the Second World War, generally because its operation had become uneconomic.

I think there was some legitimacy for that kind of position for many years in the past. However, recent developments in the form of shifts in the values of foreign exchange, the growth and enhancement of the economies of other western industrialized countries, have now come to the point where Canadian labour is no more expensive than that of most of the other western industrialized countries. In fact, the recent indications are that Canadian labour costs are no more expensive than even those of the United Kingdom. In addition to that, on the cost side of the question, the economics of international shipping have moved from a point where labour was perhaps 60 per cent of the cost of operating a ship to the point now where the more capital-intensive nature of the ship, the larger size of the ship and the escalating fuel costs in operating the ship all have combined to reduce the wage element of ship operations on the international scene to something approximately 20 per cent of total operating costs, and depreciation, interest and fuel charges have dramatically increased as a percentage of total operating costs, thus establishing a new basis for the economics.

There are other reasons why there has been some opposition to Canadian-flag presence. There is a fear on the part of some shippers that there would be moves in the future to restrict their ability to ship their goods on anything but Canadian-flag vessels and therefore they fear that they would have a restriction of choice and, if they subscribe to the uneconomic-cost argument, they say they would then be forced to pay higher transportation charges.

There is also, perhaps, a third element in that a number of the shipper groups have expressed a concern about the policy stance that might be taken by Canadian labour in attempting to enforce a cargo reservation to Canadian-flag or attempting to force a total usage of Canadian-flag ships. Because of experiences—again, in the dark, distant past—with Canadian maritime labour, some of these shipper groups—some of whom

[Traduction]

transportées par des navires battant pavillon canadien. En fait, notre pavillon n'est guère présent dans le domaine du transport maritime international. Plusieurs sociétés canadiennes font du transport maritime international, mais leurs navires battent des pavillons étrangers. Pour ce qui est du pourcentage du total des marchandises canadiennes transportées, je ne pourrais même pas deviner.

M. Gass: Qu'est-ce qui semble l'un des principaux obstacles à la création d'une marine marchande canadienne? Pourquoi ne sommes-nous pas davantage incités à avoir nos propres navires et à transporter nos produits dans nos propres flottes? Quels sont les problèmes dans ce domaine?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, le premier problème, c'est probablement le fait que les expéditeurs canadiens pensent que le transport par un navire battant pavillon canadien doit coûter plus cher que s'il bat un pavillon étranger. Cette opinion est le fruit d'une expérience qui remonte à 35 ans alors que notre flotte a été abolie et mise au rancart, après la seconde guerre mondiale, parce qu'elle n'était pas rentable.

Je pense que cette opinion n'était pas du tout sans fondement pendant de nombreuses années. Toutefois, de récents changements dans le domaine du change étranger, la croissance et l'amélioration des économies des pays industrialisés occidentaux font que nous en sommes au point où la main-d'œuvre canadienne ne coûte pas plus cher que celle de la plupart des autres pays occidentaux industrialisés. De fait, de récentes études montrent que la main-d'œuvre canadienne ne coûte pas plus cher que celle du Royaume-Uni. En outre, pour ce qui est des coûts, les aspects financiers du transport maritime international ont beaucoup changé. Naguère, la main-d'œuvre représentait peut-être 60 p. 100 des frais d'exploitation d'un navire tandis qu'aujourd'hui, le navire est devenu davantage une entreprise de capital, le navire est plus considérable et le coût du carburant a augmenté en flèche. Tout cela fait que dans l'ensemble des frais d'exploitation d'un navire international, les salaires ne représentent plus que 20 p. 100 tandis que l'amortissement, les intérêts et le carburant ont augmenté en flèche comme pourcentage des frais d'exploitation, ce qui modifie du tout au tout les bases de financement.

Il y a eu d'autres raisons de s'opposer à la présence du pavillon canadien. Certains expéditeurs craignent la naissance de mouvements pour les empêcher d'expédier leurs marchandises sur des navires qui ne battraient pas un pavillon canadien et par conséquent, leur choix serait restreint. Ceux qui acceptent déjà l'argument de la non-rentabilité disent qu'ils seraient alors obligés de payer des frais de transport plus élevés.

Il y a peut-être aussi un troisième élément. Certains groupes d'expéditeurs se sont dits inquiets par la possibilité que les syndicats canadiens adoptent la politique de tenter d'obliger le transport de certaines marchandises sur des navires canadiens ou d'imposer l'usage intégral des navires battant pavillon canadien. A cause de certaines expériences vécues dans un passé lointain avec certains syndicats maritimes canadiens,

[Text]

have had some exposure in the shipping business—have taken a very cautious or wary stance.

There is perhaps also a fourth consideration and that is that a number of the shipper groups have said that they are not in favour of any kind of preferential treatment by government of the Canadian maritime industry whether it be by way of tax incentives or direct subsidies or grants.

• 1015

That, Mr. Chairman, is the essential . . .

Mr. Gass: I see. You are saying, I believe, Mr. Sinclair, that the labour cost was the main factor some years previous to Canadian goods being shipped by foreign vessels, that because of the technology and fuel that fewer people were required to man a ship and the escalating cost of energy, the escalating cost of new ships and so on, your labour is down to 20 per cent of the total cost of operating a shipping line versus 60 per cent some years ago. That is quite a difference; that is quite a saving. Do you see any further decrease in the ratio of labour costs versus other operating costs?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think we are approaching a rock-bottom position depending on, of course, how high interest rates go, how high capital costs go. I think there is perhaps some room yet for marginal improvement because there has been in recent years quite a responsible attitude taken by many elements of Canadian maritime labour with respect to this particular issue, including willingness to negotiate manning levels which are competitive, and a number of the maritime unions across the world have also adopted this stance in reducing the number of people on board ships, and therefore making the whole operation that much more economic. Our own Canadian maritime labour leaders, I think, have also taken quite a responsible stance in this particular field, and I know that they have indicated a willingness to be very positive in that kind of development.

Mr. Gass: I would think that deck hands, if you like, or the crew of newer ships now would require higher skills than crews of older ships, inasmuch as for operating cranes and so on. Is that a fact, and if it is a fact is there any problem with having sufficient people with those skills available for newer and more Canadian ships?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, you are quite correct, Mr. Gass, I think the job of a seaman today is much more of a skilled job than it has been in the past. But again we do not believe that there is any particular shortage of capable seamen or people who are willing to be trained in those skills if there is an opportunity for them to serve on Canadian vessels.

The Seafarers' International Union of Canada, as you may know, has recently opened a school in Morrisburg, just south of here, to provide for the training of Canadian seamen both in the inland waterways as well as any other opportunities that

[Translation]

certaines de ces groupes d'expéditeurs qui comptent parmi eux certains anciens armateurs ont adopté une attitude très prudente ou inquiète.

Il y a peut-être aussi une quatrième considération et c'est le fait que certains groupes d'expéditeurs ont dit ne pas être en faveur d'un traitement préférentiel de l'industrie maritime canadienne par le gouvernement, que ce soit sous la forme d'incitations fiscales ou encore de subventions ou contributions directes.

En un mot, monsieur le président, c'est là l'essentiel.

M. Gass: Je vois. Si j'ai bien compris, monsieur Sinclair, vous nous dites que le coût de la main-d'œuvre était le facteur le plus important, il y a quelques années, qui expliquait pourquoi les marchandises canadiennes étaient transportées par des navires étrangers, mais que, à cause de la technologie et du combustible, parce qu'il faut moins de main-d'œuvre à bord d'un navire et à cause de la montée en flèche du coût de l'énergie, ainsi que du coût des nouveaux navires, le coût de la main-d'œuvre est maintenant réduit à 20 p. 100 du coût total d'exploitation d'un navire, comparativement à 60 p. 100 il y a quelques années. C'est vraiment une énorme différence, une forte économie. Pensez-vous que ce pourcentage du coût de la main-d'œuvre par rapport au coût total d'exploitation pourrait encore diminuer?

M. Sinclair: Monsieur le président, je crois que nous approchons du niveau le plus bas possible, mais encore une fois, cela dépend de la montée des taux d'intérêt et de la montée des coûts du capital. On pourrait peut-être prévoir encore une petite amélioration parce que, depuis quelques années, de nombreux éléments des syndicats maritimes canadiens ont adopté une attitude responsable face à cette question et ont même été disposés à négocier des compositions d'équipages qui soient concurrentielles. Beaucoup de syndicats maritimes, dans le monde, ont adopté la même attitude, cherchant à réduire le nombre des membres d'un équipage et essayant ainsi de rendre l'opération plus rentable. Les dirigeants de nos propres syndicats maritimes ont adopté une attitude très responsable à cet égard et je sais qu'ils se sont dits tout à fait disposés à être très positifs devant ce genre de développement.

M. Gass: J'imagine que les marins ou les équipages des nouveaux navires devraient être plus spécialisés que les anciens, car aujourd'hui, il faut faire marcher des grues et des machines. Est-ce un fait? Et si oui, serait-il difficile de trouver assez de ces spécialistes pour servir les navires canadiens nouveaux et plus nombreux?

M. Sinclair: Monsieur le président, vous avez tout à fait raison, monsieur Gass. Le travail d'un marin, de nos jours, est bien plus spécialisé que dans le passé. Mais nous ne croyons pas qu'il y ait une pénurie de marins qualifiés ou de personnes disposées à apprendre ces métiers s'ils peuvent avoir l'occasion de servir sur des navires canadiens.

Comme vous le savez peut-être, l'Union internationale des gens de mer du Canada vient d'ouvrir une école, près d'ici, à Morrisburg, afin d'y assurer la formation des marins canadiens destinés au transport maritime sur les eaux intérieures ou

[Texte]

come along. I think that is one more example of the responsible attitude being taken by Canadian labour in conjunction with Canadian shipowners who are providing a large portion of the financial support for that particular school.

The Chairman: Mr. Gass.

Mr. Gass: Thank you, Mr. Chairman. I would think possibly that the same things would probably apply to the lake shipping, movement of grain from the Lakehead down to the terminals. Just for confirmation purposes as far as you are concerned, Mr. Sinclair, through the Chairman, are the number of crew required on lake freighters for movement of grain and other goods less now than it used to be, or has the demand for the number of people per ship remained constant over the last 15 years or so?

• 1020

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, to the best of my knowledge, the crew complements on the lakers are the same as they were approximately 15 years ago.

The Chairman: Mr. Gass.

Mr. Gass: In the lakers and the movement of grain from Thunder Bay down to Toronto and Montreal, and other rail terminals, the ships that are moving our Canadian grain: are they Canadian ships or are they American ships or ships of other countries? What percentage would they be in the breakdown?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the great majority of the ships moving grain on the Great Lakes are Canadian-owned, Canadian-flag ships. Approximately 10 per cent of the grain moved out of Thunder Bay is moved on foreign-flag ships. The Canadians also move a little better than 50 per cent of the American grain moved through the lake system. Foreign-flag vessels move the rest of the American grain from American ports and perhaps top off at river elevators downstream from Montreal.

Mr. Gass: Thank you.

I would like to move to another area, and that is arctic marine services. MOT's latest annual

Resource exploration and exploitation activities in the North are expected to lead to major expansion in marine services and facilities.

An arctic marine services policy has been formulated, I believe. Is policy finalized? Will the minister table it before committee to call witnesses? And what are the general recommendations in the policy, if you are at liberty to say?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the policy statement has been completed and it has been put out for discussion with various industry groups. Essentially it is a statement of the kind of services we would provide under certain specific conditions. If the committee wished, I would be quite happy to table a copy of the policy with the committee.

[Traduction]

ailleurs. Nous avons là un autre exemple de l'attitude responsable des syndicats canadiens, en collaboration avec les armateurs canadiens qui fournissent une bonne partie du financement nécessaire à cette école.

Le président: Monsieur Gass.

M. Gass: Merci, monsieur le président. J'imagine que les mêmes choses pourraient probablement s'appliquer au transport maritime sur les Lacs, au transport des céréales, depuis la tête des Lacs jusqu'aux terminaux. À titre d'information, monsieur Sinclair, pourriez-vous nous dire par l'entremise du président si les équipages requis à bord des navires des lacs pour le transport des céréales et des autres marchandises sont aujourd'hui moins nombreux que jadis? Ou la demande concernant le nombre de personnes par navire est-elle demeurée constante au cours des 15 dernières années?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Que je sache, monsieur le président, les équipages, sur les navires des lacs, sont aujourd'hui à peu près ce qu'ils étaient il y a 15 ans.

Le président: Monsieur Gass.

M. Gass: Pour le transport des céréales sur les lacs, depuis Thunder Bay jusqu'à Toronto, Montréal et jusqu'aux autres terminaux ferroviaires, les navires utilisés pour transporter les céréales canadiennes sont-ils des navires canadiens, des navires américains ou des navires d'autres pays? Quel serait le pourcentage dans chaque cas?

M. Sinclair: Monsieur le président, la grande majorité des navires qui transportent des céréales sur les Grands Lacs sont des navires canadiens, battant pavillon canadien. Environ 10 p. 100 des grains partant de Thunder Bay sont transportés par des navires étrangers. Les Canadiens transportent aussi un peu plus de 50 p. 100 des céréales américaines sur le réseau des lacs. Des navires étrangers transportent le reste des céréales américaines à partir de ports américains et les livrent peut-être à des éleveurs situés en aval de Montréal.

M. Gass: Merci.

J'aimerais passer à un autre sujet, celui des services maritimes arctiques. Dans son dernier rapport annuel, le ministère écrit:

L'exploration et l'exploitation des ressources, dans le Nord, devraient se traduire par une forte expansion des services et des installations maritimes.

Sauf erreur, la politique des services maritimes arctiques a été formulée. Est-elle finalisée? Le ministre la déposera-t-il au comité pour nous permettre de convoquer des témoins? Quelles sont les recommandations générales de cette politique, si vous êtes libre de nous le dire?

M. Sinclair: Monsieur le président, la déclaration de politique est rédigée et elle a été soumise pour discussion à divers groupes d'industries. C'est au fond un énoncé des divers genres de services que nous fournirions à certaines conditions particulières. Si le comité le désire, je serais très heureux de déposer un exemplaire de la politique.

[Text]

Mr. Gass: Those services you allude to as being provided: would those be ice-breaking services, mapping of channels, placing of buoys, and so on? Are those the type of services you are referring to?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the mapping of channels is not our responsibility. It is a responsibility of the Canadian Hydrographic Service, with which we co-operate, of course. Ice-breaking services are the subject of another policy statement we are working on. They are only alluded to by reference in the arctic marine services policy statement, because the extent of ice-breaking services is so significant that we felt they were worth a separate policy statement. Essentially the arctic marine services policy refers to the provision of harbour and port facilities, various navigation aids, communication facilities, virtually all the other services that Transport would provide in the Arctic from a marine standpoint.

Mr. Gass: You say that ice-breaker services are in another report. Are you at liberty to advise on whether or not we have sufficient ice-breaking capacity if there is extensive exploration and so on in the Arctic? Would we have to add additional ice-breakers to our present fleet?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think we probably have just enough ice-breaking capacity to serve approximately the kind of activity which we carry on. I cannot have any opinions on what you mean by a significant increase. If we were to multiply the activity level in the Arctic by a factor of tenfold, then no; we would not have enough resources to service that kind of activity. In terms of the activity that we see at the moment, we are continuing to advance our own planning to respond to the level of activity that is forecast for Arctic development in the next several years.

• 1025

The Chairman: Final question, Mr. Gass.

Mr. Gass: Thank you, Mr. Chairman.

This winter seems to have been milder in our area of the Maritimes. Maybe the figures that you have on icebreaking activity would not bear this out, but there does not seem to be as much ice around as there has been at the same time in other years. Is that a fact? Is there less ice this spring, and are we having less problems with ice than we have had other years?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, your observation is quite correct, Mr. Gass. This winter started off in a rather dramatic fashion and was very tough, then all of a sudden it turned around the other way. The result has been that while there was a fair amount of ice around, it was much easier to handle; it broke up earlier and distributed more easily than in many years past.

Mr. Gass: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Gass. Mr. Deniger.

Mr. Deniger: I have no questions.

The Chairman: Mr. Turner.

[Translation]

M. Gass: Ces services auxquels vous faites allusion, s'agit-il des services de brise-glace, de la cartographie des chenaux, de l'installation des bouées, et le reste? S'agit-il là du type de services auxquels vous faites allusion?

M. Sinclair: Monsieur le président, la cartographie des chenaux n'est pas notre responsabilité. C'est la responsabilité du Service hydrographique canadien avec lequel nous collaborons, évidemment. Les services de brise-glace font l'objet d'une autre déclaration de politique en voie de préparation. On y fait allusion seulement en passant dans la déclaration de politique des services maritimes arctiques. Mais ces services de brise-glace sont tellement importants que nous avons pensé qu'il fallait y consacrer une politique distincte. La politique des services maritimes arctiques porte essentiellement sur l'aménagement de ports et d'installations portuaires, sur divers aides à la navigation, installations de communications, et en fait sur tous les autres services que le ministère fournirait dans l'Arctique pour ce qui est du côté maritime.

M. Gass: Vous dites que les services de brise-glace font l'objet d'un autre rapport. Seriez-vous en mesure de nous dire si, à votre avis, nous avons assez de brise-glace, en supposant qu'il doive se faire beaucoup d'exploration dans l'Arctique? Faudrait-il ajouter des brise-glace à notre flotte actuelle?

M. Sinclair: Monsieur le président, nous avons probablement assez de brise-glace pour assurer l'activité que nous connaissons. Je ne pourrais donner aucune opinion sur ce que vous appelez une augmentation importante. Si l'activité actuelle dans l'Arctique devait se décupler, alors je dirais que nous n'avons pas assez de brise-glace pour assurer ce genre d'activité. Pour ce qui est de l'activité qui se produit en ce moment, nous continuons notre propre planification pour répondre au niveau d'activité que nous prévoyons dans les régions arctiques d'ici quelques années.

Le président: Votre dernière question, monsieur Gass.

M. Gass: Merci, monsieur le président.

Cet hiver semble avoir été plus doux dans les Maritimes. Les chiffres que vous avez au sujet de l'activité des brise-glace ne confirmeraient peut-être pas cela, mais il semble y avoir moins de glace cette année qu'à la même époque les années passées. Est-ce exact? Y a-t-il moins de glace ce printemps et la glace nous cause-t-elle moins de problèmes cette année que par le passé?

M. Sinclair: Monsieur le président, l'observation de M. Gass est tout à fait exacte. L'hiver avait commencé très vite et était très rigoureux. Puis, tout à coup, ce fut un changement complet. Le résultat, c'est que même s'il y avait passablement de glace, elle était beaucoup plus facile à casser. Elle cassait plus vite et était moins résistante que par le passé.

M. Gass: Merci.

Le président: Merci, monsieur Gass. Monsieur Deniger.

M. Deniger: Je n'ai pas de question, monsieur le président.

Le président: Monsieur Turner.

[Texte]

Mr. Turner: I know nothing about marine.

The Chairman: I guess that completes our session for this morning.

Before adjourning, however, may I advise members of the committee that I have here answers supplied to two questions that were pending from our previous session on marine transport, provided by Mr. Franche. If the committee agrees we can append those to this day's proceedings.

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Gass: I think there were several others coming, but they had a meeting at 10.30 a.m. and could not make it.

The Chairman: I realize there is always the difficulty of members serving in two places at once, but this committee has been scheduled for some time. Rather than waste the time of the members who are here, and of officials who are here as witnesses, my suggestion would be that we adjourn until 3.30 p.m.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: This meeting is adjourned.

EVENING SITTING

• 2012

The Chairman: We will resume consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1982. As agreed we will consider Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40 and L45. We will consider them together.

TRANSPORT

A—Department—Marine Transportation Program Budgetary

Vote 10—Marine Transportation—Operating expenditures, the grants listed in—\$280,534,000

Vote 15—Marine Transportation—Capital expenditures including payments—\$116,438,000

Vote 20—Payment to the Canarctic Shipping Company, Limited . . . in the payment—\$5,534,000

Vote 25—Payment to the Hamilton Harbour Commission to assist in—\$900,000

Vote 30—Payment to Jacques-Cartier and Champlain Bridges Inc. to be—\$5,420,000

Vote 35—Payment to the Nanaimo Harbours Commission for the development—\$3,800,000

Vote 40—Payment to the National Harbours Board for—\$39,664,000

Non-Budgetary

Vote L45—Loans to the National Harbours Board, subject to—\$1,613,000

You will find these votes listed in your blue book on pages 30-18 to 30-20.

Again, I welcome Mr. Bockstael and the officials whom I believe everybody knows by now, so I will not go through the

[Traduction]

M. Turner: Je ne connais rien à la marine.

Le président: J'imagine que cela termine notre séance de ce matin.

Avant de lever la séance, cependant, j'aimerais dire aux membres du comité que nous avons ici les réponses à deux questions en suspens qui avaient été posées à notre dernière séance au sujet du transport maritime. Elles sont fournies par M. Franche. Si le comité est d'accord, nous pourrions les annexer au compte rendu de ce matin.

Des voix: D'accord.

M. Gass: Je crois que beaucoup d'autres députés devaient être ici, mais ils ont eu une autre réunion à 10 h 30 et n'ont pu se rendre ici.

Le président: Je sais que le fait de servir dans deux comités en même temps pose des problèmes, mais la réunion de notre comité était prévue depuis longtemps. Au lieu de faire perdre le temps des députés qui sont ici et des fonctionnaires qui sont ici comme témoins, je pense que nous devrions lever la séance jusqu'à 3 h 30.

Des voix: D'accord.

Le président: La séance est levée.

SÉANCE DU SOIR

Le président: Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi concernant le budget des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982. Tel qu'entendu, nous étudierons les crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40 et L45. Nous les étudierons tous ensemble.

TRANSPORTS

A—ministère—Programme des transports par eau Budgétaire

Crédit 10—Transports par eau—Dépenses de fonctionnement, subventions inscrites—\$280,534,000

Crédit 15—Transports par eau—Dépenses en capital, y compris les paiements—\$116,438,000

Crédit 20—Paiement à la Canarctic Shipping Company Limited, à affecter—\$5,534,000

Crédit 25—Paiement à la Commission du port de Hamilton, pour aider—\$900,000

Crédit 30—Paiement à la Jacques-Cartier and Champlain Bridges Inc., à affecter—\$5,420,000

Crédit 35—Paiement à la Commission du port de Nanaimo, pour l'aménagement—\$3,800,000

Crédit 40—Paiement à la Commission des ports nationaux, à l'égard—\$39,664,000

Non-budgétaire

Crédit L45—Prêts à la Commission des ports nationaux, sous réserve—\$1,613,000

Vous trouverez ces crédits dans votre livre bleu aux pages 30-18 à 30-20.

Encore une fois, je souhaite la bienvenue à M. Bockstael et aux autres fonctionnaires que tout le monde connaît mainte-

[Text]

introductions again. We will go immediately to questioning starting with Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Sinclair what he can tell us about the imminence of a strike on the Seaway, particularly as it relates to the issue of safety. As I understand it that is one of the important elements of the negotiations that are going on. Could Mr. Sinclair outline to the committee what the safety issues are; what role, if any, is Transport Canada involved in in terms of monitoring those items, and whether Transport Canada is involved in bringing forth some kind of regulation or legislation with the effect of providing the kind of safety requirements that the workers are, in fact, bargaining for.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I do not believe that there is a strike imminent on the Seaway; certainly not at this point in time. Negotiations are proceeding between the seamen's group represented by the SIU, and the mates' union and the engineers' union. Both the SIU and the engineers' union have asked the Department of Labour for the assistance of a conciliation officer. The parties are talking about safety issues and both groups are talking about the same safety issues.

• 2015

Mr. Mazankowski: What are they?

Mr. Sinclair: The two major issues involve the provision and use of survival suits on the Great Lakes ships and the provision of what is commonly described as a "wet wall" room, on board all new vessels being constructed from this point forward. There are about three other lesser issues that comprise the main extent of the negotiations at the present time.

Mr. Mazankowski: Is Transport Canada involved in prescribing any standards or regulations which would fulfil the requirements of the workers?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, Transport Canada issued standards with respect to survival suits last fall and there are at the present time two suits submitted by the same manufacturer which are undergoing professional laboratory testing with respect to whether or not they meet the standards that were issued by Transport Canada. We expect to have the results of those industrial laboratory reports before the end of April. We have issued no regulations with respect to the use of survival suits up to this point in time.

On the subject of the wet walls, there still is significant controversy whether or not this is in fact a particular benefit, but we have no plans in mind, at this point in time, for any regulatory involvement in the wet wall issue.

Mr. Mazankowski: What is a wet wall?

Mr. Sinclair: The wet wall issue is a room aboard ship which can be insulated by water flowing between the walls and the doors of the room, to be activated by a separate pumping system automatically in the event of a conflagration aboard the vessel. It would be anticipated that highly-inflammable

[Translation]

nant. Je m'abstiendrai donc de les présenter de nouveau. Nous passons tout de suite aux questions, en commençant par M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Sinclair ce qu'il peut nous dire au sujet de l'imminence d'une grève dans la voie maritime, surtout en ce qui a trait à la sécurité. Si je suis bien renseigné, c'est l'un des éléments importants des négociations en cours. M. Sinclair pourrait-il dire au comité quelle est la nature de ces questions de sécurité; quel rôle le ministère est-il appelé à jouer dans l'application de ces mesures. Pourrait-il nous dire aussi si le ministère s'occupe de l'adoption d'un règlement ou d'une loi ayant pour effet de réaliser les mesures de sécurité pour lesquelles les travailleurs sont en négociation.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne crois pas qu'il y ait une grève imminente dans la voie maritime. Certes pas en ce moment. Les négociations se déroulent avec les gens de mer représentés par l'UIG ainsi que l'Union des officiers et le syndicat des ingénieurs. L'UIG et le syndicat des ingénieurs ont demandé au ministère du Travail l'assistance d'un conciliateur. La négociation porte sur des mesures de sécurité et les deux groupes parlent des mêmes mesures.

M. Mazankowski: De quelle nature?

M. Sinclair: Les deux principales questions portent sur la disponibilité et l'utilisation de costumes de survie sur les navires des Grands Lacs et sur la construction de ce qu'on appelle communément une salle à murs liquides sur tous les nouveaux bateaux devant être construits à l'avenir. Il y a environ trois autres questions moins importantes sur lesquelles portent surtout les négociations à l'heure actuelle.

M. Mazankowski: Est-ce que Transport Canada participe à la rédaction de normes ou de règlements qui répondraient aux exigences des travailleurs?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, Transport Canada a publié des normes concernant les costumes de survie l'automne dernier et en ce moment, deux costumes provenant du même fabricant ont soumis à des tests professionnels en laboratoire pour voir s'ils sont conformes aux normes publiées par Transport Canada. Nous attendons les résultats de ces tests de laboratoire avant la fin d'avril. Nous n'avons encore publié aucun règlement concernant l'utilisation des costumes de survie.

Pour ce qui est des murs liquides, tout le monde n'est pas d'accord, loin de là, au sujet de leur utilité mais nous n'avons encore songé à publier aucune réglementation concernant les murs liquides.

M. Mazankowski: Qu'est-ce qu'un mur liquide?

M. Sinclair: Il s'agit en fait d'une salle, à bord d'un navire, que l'on peut isoler par de l'eau qui circule entre les murs et les portes de la salle. Cette eau est pompée par un système distinct qui entre automatiquement en fonction quand survient un incendie à bord du navire. Toutes les matières très inflammables

[Texte]

materials would be stored in such a room, the idea being that, in the event of any sort of conflagration aboard the vessel, hopefully that material could be sealed off from any exposure to any fire, for example.

Mr. Mazankowski: It has been reported that the shipping companies are prepared to meet the safety features as prescribed by Transport Canada. Is the failure to do that the result of Transport Canada's not outlining or defining the kind of facilities that would meet safety requirements? What seems to be the problems?

I can appreciate, for example, that the survival suits would have to go through the appropriate testing; but, if that becomes one of the major issues over which the collective bargaining process breaks down, is there not any way that this process can be speeded up? Is there not any way in which Transport Canada can intervene and ensure that they would come up with the kind of specifications that were required so that the requirements could be satisfactorily met if there is in fact a willingness on the part of the shipping companies?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think Transport Canada has specified the standards, for example, with respect to the survival suits. I think the point at issue is a certain reluctance of the ship owners at this point in time to invest in a particular suit until they know for a fact whether that suit meets Transport Canada standards.

As I indicated earlier, one manufacturer has submitted two suits for testing. We anticipate that we will have the results of those tests by the end of this month. Assuming that those suits meet the standards that Transport Canada has set down, that particular issue should be put to bed.

• 2020

Mr. Mazankowski: I see. Okay.

Mr. Chairman, I wanted to deal with the matter of our ports, and to ask Mr. Sinclair whether he is satisfied with the performance of our ports in terms of efficiency and utilization. What kind of benchmark is applied in determining whether our ports are operating in an efficient and effective fashion? I raise this question, Mr. Chairman, as a result of a speech entitled, *In the World of Shipping—How Can Canada Compete?* which was given by Captain John Storey to the Marine Club in Toronto some time ago. Maybe, Mr. chairman, Mr. Sinclair can assist me in this process. Capt. Storey alludes to the fact that:

A recent survey revealed that the city of Seattle benefits an average of \$110 per ton of general cargo going through its port whilst Vancouver only benefits \$38 and Montreal \$48.

He goes on, and I quote:

You will agree that it looks as though something must be done about our ports. We have the manpower, the expertise, the know-how. We have the goods that are needed by our customers. We know it is possible to operate our ports on a 24-hour day, 7-day week basis. How, otherwise, could our lakers operate? I consider it criminal for valuable deep sea vessels to be tied up to our docks and not

[Traduction]

bles seraient probablement entreposées dans cette salle et s'il survient un incendie à bord du navire, on espère que ces matières se trouveraient ainsi protégées contre le feu.

M. Mazankowski: On nous a dit que les compagnies de navigation sont prêtes à répondre aux mesures de sécurité prescrites par Transport Canada. Si ce n'est pas fait encore aujourd'hui, serait-ce parce que Transport Canada n'a pas encore défini le genre d'installations qui répondraient aux exigences de sécurité? Quel est le problème?

Je comprends très bien que les costumes de survie doivent subir tous les tests nécessaires, mais si cela devient une question cruciale qui entraîne la rupture des négociations, n'y aurait-il pas moyen de faire accélérer les travaux de laboratoire? N'y aurait-il pas moyen que le ministère intervienne pour s'assurer que les produits répondent aux spécifications afin de satisfaire les exigences des syndicats s'il est vrai que les sociétés de navigation sont prêtes à s'y conformer?

M. Sinclair: Monsieur le président, je crois que le ministère a établi les normes au sujet des costumes de survie. En ce moment, les armateurs hésitent à investir dans l'achat d'un costume en particulier avant de savoir si ce costume répond aux normes de Transport Canada.

Comme je l'ai dit tantôt, un fabricant a présenté deux costumes. Nous espérons avoir les résultats des tests avant la fin du mois. Si les costumes répondent aux normes de Transport Canada, la question se trouverait réglée.

M. Mazankowski: Je vois. C'est très bien.

Monsieur le président, j'aimerais maintenant parler de nos ports et demander à M. Sinclair s'il estime que nos ports sont assez efficaces et assez utilisés. Quels sortes de points de repère utilisons-nous pour déterminer si nos ports fonctionnent de façon efficiente et efficace? Je pose cette question, monsieur le président, après avoir lu un discours intitulé «La navigation, comment le Canada peut être concurrentiel». Ce discours a été prononcé par le capitaine John Storey devant le Marine Club de Toronto il y a quelque temps. Peut-être M. Sinclair peut-il m'aider à bien comprendre ce discours. Voici ce qu'a dit le capitaine Storey:

Une récente étude a révélé que la ville de Seattle reçoit en moyenne \$110 par tonne de marchandises utilisant son port, tandis que Vancouver ne reçoit que \$38 et Montréal, \$48.

Il ajoute ensuite, et je cite:

Il semble bien, vous le reconnaîtrez, qu'il faudrait faire quelque chose au sujet de nos ports. Nous avons la main-d'œuvre, la compétence, le savoir-faire. Nous avons les marchandises dont nos clients ont besoin. Nous savons qu'il est possible d'utiliser nos ports 24 heures par jour, 7 jours par semaine. Comment nos navires des lacs pourraient-ils faire autrement? Je trouve criminel de laisser

[Text]

working, every idle hour costs between \$300—\$500 which must be paid for by you and I in the long run.

Arising from that is the question about the efficiency and the level of utilization of our ports. In your department, do you have a way in which you can measure the effectiveness of our ports against other competitive ports?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, it is most difficult to measure one port against another, because every port is different in its configuration, the kind of trade it responds to, the kinds of facilities it has, and the kinds of opportunities it has. I am not familiar with Capt. Storey's remarks, but with respect to the Port of Seattle, I think it should be brought out that unlike the Port of Vancouver, which pays grants in lieu of taxes, the Port of Seattle is, in fact, supported by that community and a certain percentage of the tax levy goes to the port. In fact, it could very well be deemed a subsidy by the local municipality to that particular port, whereas Vancouver is in exactly the opposite position, in not only not receiving any subsidy from the local community but, in fact, contributing its share like any other municipal taxpayer.

I think you can only measure the performance of a port against itself over time. I think the figures that are in our estimates supplement will continue to show that in recent years the growth in volume in virtually every Canadian port has substantially exceeded the rate of growth in the economy as a whole. I think if you take a look at the National Harbours Board ports, the revenue per ton has substantially increased; the cost per ton after you take into account the inflation factor has been improving, showing increases in productivity; the amount of tonnage per employee in the National Harbours Board has shown a very positive trend; the total number of employees in the system has shown a constant or slightly decreasing number, all of which, in the face of increasing volumes and a supposed recession in the world economy, seems to indicate, at least to me, that the Canadian ports must be fairly efficient if that kind of commerce is continuing to be attracted to them and if companies such as the Dart consortium, the Manchester consortium, CP ships, Cast and others operating on the east coast have seen fit to make substantial investments in new vessels to dedicate their service to a Canadian trade.

• 2025

Now, when you take into account that the ship operator is perhaps more concerned about turnaround times today than he ever was before, the fact that our ports have a continually increasing level of activity and are continually attracting new lines to come into Canadian ports, seems to indicate to me that their customers are satisfied with the service that is given and are willing to make a greater commitment to Canadian ports.

I have just recently been down in Halifax and listening to some of the turnaround times that the port of Halifax was according to some of the big container ships which were en route to United States ports and find it worth their while to deviate off course to come into Halifax, discharge cargo and

[Translation]

dormir des hauturiers dans nos ports, chaque heure d'inactivité coûtant entre \$300 et \$500, somme qui doit être payée par vous et moi en fin de compte.

De cette déclaration découle la question au sujet de l'efficacité et du niveau d'utilisation de nos ports. Votre ministère a-t-il un moyen de comparer l'efficacité de nos ports avec celle des autres ports?

M. Sinclair: Monsieur le président, il est très difficile de comparer un port avec un autre, car chaque port est différent dans son aménagement, sa clientèle, ses installations et ses possibilités. Je n'avais pas lu le discours du capitaine Storey, mais en ce qui concerne le port de Seattle, il conviendrait de signaler que contrairement au port de Vancouver, qui paie des subventions tenant lieu de taxes, le port de Seattle, lui, est financé par la collectivité et un certain pourcentage des taxes perçues est versé au port. De fait, on peut bien considérer que c'est une subvention versée par cette municipalité, alors qu'à Vancouver c'est exactement le contraire, c'est-à-dire que le port ne reçoit aucune subvention de la municipalité, mais en fait, contribue sa part d'impôts comme tout autre contribuable municipal.

Je pense que la seule façon de mesurer le rendement d'un port, c'est de le comparer avec son propre rendement dans le passé. Les chiffres que nous donnons dans le supplément de nos prévisions budgétaires continuent de démontrer que ces dernières années, la croissance en volume de presque tous les ports canadiens a largement dépassé le taux de croissance de l'économie en général. Si vous regardez les ports du Conseil des ports nationaux, vous verrez que le revenu par tonne a augmenté sensiblement. Le coût par tonne, en tenant compte du facteur de l'inflation, s'est amélioré, ce qui donne une augmentation de productivité. Le montant de tonnage par employé, dans les chiffres du Conseil des ports nationaux, donne des résultats très positifs. Le nombre des employés est demeuré constant ou a diminué faiblement. Vu que d'un autre côté, les volumes ont augmenté et que l'économie mondiale est censée souffrir d'une récession, toutes ces données me semblent indiquer que les ports canadiens doivent être assez efficaces pour continuer d'attirer cette sorte de commerce et pour que des sociétés comme le consortium Dart, le consortium Manchester, les navires de CP Marine, Cast et d'autres sociétés de la côte Est aient jugé bon d'investir des montants considérables dans la construction de nouveaux navires devant servir exclusivement au commerce canadien.

Si l'on songe que les armateurs sont plus conscients que jamais des heures d'immobilisation de leurs navires, le fait que nos ports connaissent une activité sans cesse croissante et continuent toujours d'attirer de nouveaux navires, constitue, à mon avis, un signe que les clients sont satisfaits des services offerts et sont maintenant disposés à se servir davantage des ports canadiens.

Récemment, à Halifax, on m'a dit quel était le temps d'immobilisation au port d'Halifax pour certains navires porte-conteneurs qui, en route pour des ports américains, trouvent qu'il est rentable de faire un détour par Halifax, d'y débarquer et embarquer de la marchandise. J'en déduis que le temps de

[Texte]

pick up cargo, I think, is an indication that the turnaround times accorded to those big vessels in the port of Halifax is a major factor in those companies making the decision that it is worth their while to come into Halifax rather than to continue directly on to a United States east coast seaboard port.

Certainly, there is always room for improvement. Each one of the Canadian ports, I think, is dedicated to that. I think we have made substantial investments in virtually every major port in this country over the past decade to provide the kind of facilities which have enabled Canada to increase its share in this kind of traffic and to assure our port cities of a healthy economy relating to the port.

So I think, by and large, based on the kind of criteria I mentioned earlier, that, yes, I think we have performed pretty well. I still think there is room for improvement and we will continue to strive for that improvement.

The Chairman: Mr. Mazankowski, would you identify more completely the gentleman you are quoting, please?

Mr. Mazankowski: Yes; as a matter of fact, I gave it to the Clerk. It was a speech that was made by Captain John Storey, F.C.I.T., M.R.I.N., Liveryman, Honourable Company of Master Mariners, to the Marine Club on March 27, 1979, at the Old Mill, Toronto.

I was wondering, Mr. Chairman, if Mr. Sinclair could assist me in trying to figure out what Captain Storey means by the statement that the city of Seattle benefits from an average of \$110 per ton of general cargo going through its port, while Vancouver only benefits from \$38 and Montreal, \$48. Not being a seaman, I really do not know what he means by that.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, not having seen the documents or the documentation upon which Captain Storey bases his assumptions, I find myself somewhat inadequate to comment on it.

Mr. Mazankowski: Perhaps, for the benefit of both of us, I might give Mr. Sinclair a copy of the document and perhaps he might be able to provide his own personal comments and views on the subject matter, because Captain Storey has invited me to visit him some day and I would like to be fully-armed to deal with the points that he makes.

• 2030

The Chairman: Sounds like a fair idea. You have about one minute left then, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Okay, I wondered if you go to page 78 of your Main Estimates supplement which you kindly provided, I am looking at Table 35. I was somewhat puzzled by what I thought was a rather dramatic increase in salaries and wages from 1979-1980 to 1981-1982 of about 50 per cent. Also, in the area of other Professional and Special Services, from 1979-1980 to 1981-1982 Main Estimates, there is an increase of about 60 per cent. Is there any particular reason for that? Have the numbers increased in salaries and wages or was there some catching up to do in ensuring an adequate salary structure?

The Chairman: Mr. Sinclair.

[Traduction]

rotation accordé à ces grands navires par le port d'Halifax est un facteur qui amène ces compagnies de navigation à décider qu'il vaut la peine de passer par Halifax plutôt que d'aller directement vers un port de la côte Est américaine.

Il est toujours possible de s'améliorer et je dirais que tous les ports canadiens s'y consacrent. Nous avons fait des investissements considérables dans presque tous les grands ports du pays, depuis 10 ans, pour aménager les installations qui ont permis au Canada d'augmenter sa part de ce genre de commerce et qui ont assuré à nos villes portuaires une saine économie fondée sur leur port.

Par conséquent, si l'on se fonde sur les critères que j'ai énoncés, on peut dire que nous avons eu un excellent rendement. Il reste encore possible de s'améliorer et nous continuerons à travailler dans ce sens.

Le président: Monsieur Mazankowski, pourriez-vous donner d'autres renseignements sur la personne dont vous citez le discours?

M. Mazankowski: Oui, en fait, j'ai donné le renseignement au greffier. Il s'agit d'un discours prononcé par le capitaine John Storey, F.C.I.T., M.R.I.N., Liveryman, membre de l'Honorable Compagnie des Maîtres Mariniers, discours prononcé au Marine Club, le 27 mars 1979, au Old Mill de Toronto.

Monsieur le président, M. Sinclair pourrait-il m'aider à déchiffrer ce que veut dire le capitaine Storey quand il dit que la ville de Seattle retire en moyenne \$110 par tonne de marchandises passant par son port, tandis que Vancouver n'en retire que \$38 et Montréal, \$48. N'étant pas marin, j'ignore ce que cela signifie.

M. Sinclair: Monsieur le président, n'ayant pas vu la documentation sur laquelle le capitaine Storey fonde ses hypothèses, je ne me sens pas bien en mesure de les commenter.

M. Mazankowski: Pour lui autant que pour moi, je pourrais donner à M. Sinclair un exemplaire du document. Peut-être pourrait-il ensuite ajouter ses propres commentaires au sujet de la question discutée, vu que le capitaine Storey m'a invité à lui rendre visite et que je voudrais être bien armé pour traiter avec lui toutes ces questions.

Le président: Cela semble une bonne idée. Il vous reste environ une minute, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Très bien. Pourriez-vous tourner votre livre du budget des dépenses à la page 78. J'y examine le tableau 35. J'ai été un peu étonné d'y constater une augmentation assez extraordinaire des salaires, entre 1979-80 et 1981-82, une augmentation d'environ 50 p. 100. En outre, sous la rubrique des autres services professionnels et spéciaux, entre les prévisions de 1979-80 et celles de 1981-82, il y a une augmentation d'environ 60 p. 100. Y a-t-il une raison particulière? Le nombre des employés a-t-il augmenté ou y avait-il un certain rattrapage à faire pour assurer une saine structure salariale?

Le président: Monsieur Sinclair.

[Text]

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the first explanation is that there were five more people in the group. The larger explanation is that I have felt for some time that the small ports and harbours of this country had been somewhat neglected in the past and that we had not paid enough attention to this particular area. I have taken steps which will be more dramatically reflected in future estimates that will come before you. It will show even more significant increases in this particular activity.

Small ports and harbours of this country account, surprisingly enough, for almost one-third of the volume of traffic, but we have not paid enough attention to their development, to their needs. I hope we can show much greater improvement in this area than probably any other area of our operations over the next two or three years. Mr. Clavelle has just joined my staff, as of September last, to head up this particular function. We will be increasing the staff resources over the next year by 50 per cent, most of them in the regions of the country.

We are engaged in studies, which reflect the increase in the Professional and Special Services, to assess the condition of existing facilities, to assess their future role and to determine what kind of program we should put together to enhance the investment in those small ports and harbours that do respond to that substantial volume of traffic in this country.

The Chairman: I wonder if I might throw in a supplementary there if the committee would agree. Would you give us two or three examples of what you mean by small ports and harbours, Mr. Sinclair?

Mr. Sinclair: Well, there are over 550 of them in this country and I think probably we can name them from every province of Canada. Certainly, one that might be responsive to your mind might be Chatham, New Brunswick or Summerside, Prince Edward Island. I have not found one in Alberta yet, but we will keep looking. Certainly places like Dalhousie, New Brunswick or Sydney, Nova Scotia or Corner Brook, Newfoundland or Sarnia, Ontario—those are some of the larger ones. Several out in British Columbia are being actively looked at at the present time.

The Chairman: In other words, you are referring to ports that do not come directly under the National Harbours Board basically?

Mr. Sinclair: That is correct, Mr. Chairman; they do not come under the National Harbours Board and they do not come under the harbour commission concept. They are the ports of this country that have been run by Transport Canada, but for which the Department of Public Works has had the responsibility for capital funding. As I have indicated to this committee previously, there have been discussions going on between the Department of Public Works and the Department of Transport regarding the possibility of program transfer of the responsibility for those ports and harbours to the Transport Canada, with the Department of Public Works acting as our general agent for design, construction and realty services.

The Chairman: Thank you.

[Translation]

M. Sinclair: Monsieur le président, la première explication, c'est qu'il y a environ 5 personnes de plus dans le groupe. L'explication principale, cependant, c'est que je me dis depuis longtemps que les petits ports de notre pays ont été un peu négligé dans le passé et que nous n'avions pas accordé assez d'attention à ce domaine en particulier. J'ai pris des mesures qui se traduiront par des changements encore plus importants dans les prévisions budgétaires qui vous seront présentées. Il y aura encore des augmentations considérables dans cette activité.

Il est assez étonnant de constater que les petits ports et havres de notre pays représentent presque le tiers de tout le trafic maritime, mais nous n'avons pas fait assez attention à leur développement et à leurs besoins. J'espère que ce secteur de nos opérations connaîtra une plus grande amélioration que tous les autres secteurs d'ici deux ou trois ans. M. Clavelle s'est joint à notre personnel, en septembre dernier, pour diriger ce secteur. D'ici un an, nous augmenterons le personnel d'environ 50 p. 100. La plupart des nouvelles recrues seront dans les régions.

Nous menons des études, ce qui explique une partie de l'augmentation des services professionnels et spéciaux, pour évaluer la condition des installations existantes, évaluer leur rôle futur et déterminer le genre de programme dont nous aurions besoin pour favoriser les investissements dans ces petits ports et havres qui reçoivent cette partie importante du trafic maritime.

Le président: Si le Comité me le permet, j'aimerais poser ici une question supplémentaire. Pourriez-vous nous donner deux ou trois exemples de ce que vous entendez par des petits ports et havres, monsieur Sinclair?

M. Sinclair: Il y en a plus de 550 au pays et il y en a dans toutes les provinces du Canada. On pourrait, par exemple, penser à Chatham (Nouveau-Brunswick) ou Summerside (Île-du-Prince-Édouard). Je n'en ai pas encore trouvé en Alberta, mais je continue à chercher. Des endroits comme Dalhousie (Nouveau-Brunswick) ou Sydney (Nouvelle-Écosse) ou Corner Brook (Terre-Neuve), ou Sarnia (Ontario) voilà, ce sont les plus importants. Il y en a plusieurs en Colombie-Britannique dont on s'occupe à l'heure actuelle.

Le président: Autrement dit, vous parlez des ports qui ne tombent pas directement sous le Conseil des ports nationaux?

M. Sinclair: C'est exact, monsieur le président. Ils ne relèvent pas du Conseil des ports nationaux ou de ce qu'on appelle ordinairement une commission portuaire. Ce sont les ports qui sont administrés par Transport Canada, mais auxquels le ministère des Travaux publics a la responsabilité de fournir des capitaux. Comme je l'ai déjà dit au Comité, des pourparlers sont en cours entre le ministère des Travaux publics et le ministère des Transports concernant la possibilité que la responsabilité de ces ports et havres soit confiée à Transport Canada, le ministère des Travaux publics agissant comme notre agent général pour la conception, la construction et les services d'immeubles.

Le président: Merci.

[Texte]

• 2035

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, just briefly, I am interested in Mr. Sinclair's comment that this rather dramatic increase in expenditures is going to continue. In table 34, under ports and harbours net requirements, you had a fivefold increase in net requirements, from \$2 million to \$10.9 million. In table 35, person-years and operating expenditures by standard object, you have had almost a sixfold increase, from \$1.3 million to \$6.9 million. That is from 1979-80 to 1981-82. Are you anticipating that kind of increase over the next two years as well?

Mr. Sinclair: It perhaps will not be to quite that magnitude in dollars. Some of those figures are obscured a little bit by the inclusion of money for capital development and harbour commissions, particularly Nanaimo and Hamilton. So if you exclude that, the two-year increase is much less dramatic. But what I am indicating is that in the future you will see a pretty substantive and dramatic increase in that kind of expenditure.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Deniger.

M. Deniger: Merci, Monsieur le président.

Mercredi dernier, lorsque le comité s'est réuni la dernière fois, MM. Siddon et Huntington, deux députés conservateurs qui représentent la région de Vancouver en Colombie-Britannique, vous ont posé beaucoup de questions concernant l'annonce que le ministre devait faire jeudi ou vendredi dernier. Ils étaient surtout très préoccupés par le contrat de dragage. Leur anxiété était due à des rumeurs, le langage de la rue, si je peux employer l'expression qu'on avait donnée à notre président, à savoir que ces contrats de dragage iraient à des compagnies battant pavillon américain, et que sur un contrat qui était de plusieurs millions de dollars, 35 millions de dollars si ma mémoire est bonne, une différence de \$500,000 entre un soumissionnaire étranger et un soumissionnaire canadien devait être plutôt à l'avantage du canadien que de l'américain. Est-ce que l'administrateur maritime est en mesure aujourd'hui de nous annoncer quelle a été, en effet, cette décision, cette annonce du ministre, et nous parler justement un peu de cet immense projet qui est le projet de Vancouver, ainsi que des inquiétudes maintenant non fondées, il semblerait, de ces deux députés quant aux contrats de dragage.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, this project is under Mr. Franche's responsibility and I think it would be appropriate if he responded to Mr. Deniger's question.

The Chairman: Mr. Franche.

M. Pierre Franche (président, Conseil des Ports nationaux): Merci beaucoup, monsieur le président.

Dans le cas des contrats de dragage de Vancouver, le contrat a été accordé à la compagnie Dillingham-Sceptre, une compagnie canadienne, qui était le plus bas soumissionnaire pour l'option de deux ans... C'est-à-dire deux périodes de dragage selon un rapport de l'environnement. Et vraiment là... il a été

[Traduction]

M. Mazankowski: Monsieur le président, quelques mots seulement au sujet de cette observation de M. Sinclair qui nous annonce que cette augmentation extraordinaire des dépenses va continuer. Au tableau 34, sous ports et havres—besoins nets, le montant des dépenses est multiplié par 5, passant de 2 millions à 10.9 millions. Au tableau 35, sous années-personnes et dépenses de fonctionnement, par arcticle courant, le montant est presque multiplié par 6, passant de 1.3 million à 6.9 millions. Cela, entre 1979-1980 et 1981-1982. Prévoyez-vous une augmentation comparable pour les deux prochaines années?

M. Sinclair: Les sommes ne seront peut-être pas aussi considérables. Certains des chiffres sont un peu faussés parce qu'ils comprennent des travaux d'équipement et des dépenses liées aux commissions portuaires, en particulier à Nanaimo et Hamilton. Si on soustrait ces montants, l'augmentation de 2 années-personnes est beaucoup moins considérable qu'il n'y paraît. Mais ce que je dis, c'est que dans l'avenir, il y aura dans ce domaine des augmentations de dépenses assez importantes.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Last Wednesday, when the committee met the last time, Messrs. Siddon and Huntington, two honourable members from the Conservative Party representing the Vancouver area in British Columbia, asked you many questions concerning the announcement that the minister was supposed to make last Thursday or Friday. They were particularly concerned with the dredging contract. Their anxiety was due to rumours, the language of the street if I may use the expression that was given to our Chairman, that those dredging contracts would go to U.S. flag-companies and that on one contract of several million dollars, 35 millions if my memory serves me right, a difference of \$500,000 between a foreign tender and a Canadian tender should be to the advantage of the Canadian rather than the American. Is the marine administrator in a position to announce today what was the decision, the announcement made by the minister, and tell us a few words about the giant project, the Vancouver project, and also about the suspicions which are now unfounded, I understand, of those two honourable members concerning the dredging contracts.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, ce projet relève de M. Franche et je crois qu'il serait tout désigné pour répondre à la question de M. Deniger.

Le président: Monsieur Franche.

Mr. Pierre Franche (President, National Harbours Board): Thank you very much, Mr. Chairman.

The Vancouver dredging contract was awarded to the Dillingham-Sceptre Company, a Canadian company which submitted the lowest bid for the two-year option, that is for two dredging periods, in accordance with an environment report. I think that a reference was made last week to an American and

[Text]

fait référence, je crois, à une compagnie américaine, et à une compagnie hollandaise la semaine dernière, mais le plus bas soumissionnaire étant cette compagnie d'après la décision du Conseil du Trésor et du ministère du Revenu d'après l'interprétation concernant de la douane... des bateaux étrangers venant des Pays-Bas... C'est la façon dont nous avons procédé et le dragage commencera au premier septembre.

M. Deniger: Etes-vous capable d'élaborer aussi sur l'étendue du projet qui a fait l'objet de cette annonce?

M. Franche: D'accord. Le projet consiste en un investissement de l'ordre de 48 millions de dollars, qui sera entièrement financé par le Port de Vancouver, sur le budget du Conseil des Ports nationaux, à partir de revenus créés dans le port sur une période d'environ 3 ans, disons. On prévoit qu'une première aire sera disponible après la première saison de dragage, soit vers février 1982, et à partir de laquelle la compagnie qui est en négociations pour louer cette première aire supplémentaire, pourra aménager son équipement et opérer à partir de 1983.

• 2040

Les deux autres aires d'aménagement seront opérationnelles avec un décalage d'un an. Donc, dans l'ensemble 48 millions de dollars, et trois aires d'environ 75 hectares qui seront opérationnelles en 1983 et en 1984.

M. Deniger: Est-ce que la compagnie de dragage Sceptre Dredging Ltd. est impliquée aussi dans ces contrats?

M. Franche: Dans quels contrats?

M. Deniger: Dans les contrats de dragage dans le port de Vancouver.

M. Franche: C'est Dillingham-Sceptre.

M. Deniger: Dillingham-Sceptre... Alors est-ce que c'est un consortium?

M. Franche: Un consortium de deux compagnies canadiennes.

M. Deniger: D'accord. Je suis content parce que ça se trouve que cette compagnie Sceptre... peut-être que vous l'ignorez, à juste titre son siège social sur la rive sud de Montréal, et j'ai d'ailleurs eu la chance de rencontrer quelques-uns de ses administrateurs.

Je voudrais maintenant vous questionner un peu sur le port de Montréal, et peut-être plus en guise d'exemple qu'en guise d'intérêt local. Ce qui m'a toujours intéressé et même préoccupé, monsieur l'administrateur, c'est la relation qui existait entre le gérant du port et je prends par exemple le port de Montréal, géré par M. Beshwaty, le président du Conseil d'administration du port de Montréal, dans ce cas-ci M. Boyer, et vous-même le président du Conseil des ports nationaux, ici à Ottawa. Quelle relation y a-t-il entre vous trois? Quelles sont les règles de responsabilité? Qui rend compte à qui? Et plus particulièrement, quelle est la véritable autorité du président du Conseil d'administration?

M. Franche: Monsieur le président, dans le cas du port de Montréal le directeur général du port M. Beshwaty se rapporte directement au président du Conseil des ports nationaux, soit moi-même. Alors le président de l'Administration portuaire

[Translation]

to a Dutch company but the lowest bid was by this company according to the decision of the Treasury Board and the Department of Revenue, in accordance with an interpretation of customs for foreign ships coming from the Netherlands. That is the procedure that we followed and the dredging will begin on the first of September.

Mr. Deniger: Could you elaborate on the magnitude of the project covered by this announcement.

Mr. Franche: Yes, the project will require an investment of some \$48 million, completely funded by the Port of Vancouver, out of the National Harbours Board budget, from revenues generated in the port over a period of some three years. It is anticipated that a first area will be available after the first dredging season, that is around February 1982 and that from there, the company that is negotiating the renting of this first supplementary area will be able to move its equipment and operate beginning in 1983.

The two other development areas will become operational with a one year gap. Therefore, for the complete project, it is \$48 million and three areas of about 75 hectares which will become operational in 1983 and 1984.

Mr. Deniger: Is the Sceptre Dredging Company Limited also involved in those contracts.

Mr. Franche: In what contracts?

Mr. Deniger: In the dredging contracts for the Port of Vancouver.

Mr. Franche: It is the Dillingham-Sceptre.

Mr. Deniger: Dillingham-Sceptre. So is that a syndicate?

Mr. Franche: A syndicate of two Canadian companies.

Mr. Deniger: I see. I am satisfied because it happens that this company, the Sceptre, you may not know that, but it precisely has its head office on the Montreal South shore and I had the opportunity to meet some of its administrators.

I would now like to ask some questions concerning the Port of Montreal and it may be more in the way of an example than out of local interest. What always interested and even concerned me, Mr. administrator, is the relation between the manager of the port—if I take the example of the Port of Montreal, in this case Mr. Boyer, and yourself, the president of the National Harbours Board here in Ottawa. What is the relationship between the three of you? What are the rules of responsibility? Who reports to whom? And more particularly, what is the real authority of the president of the Board of Directors?

Mr. Franche: Mr. Chairman, in the case of the Port of Montreal, the general director of the port, Mr. Beshwaty, reports directly to the president of the National Harbours Board, that is myself. So the president of the harbour's

[Texte]

agit en tant que président de cette administration, laquelle est consultative auprès du ministre. Évidemment, il est très important que dans un rôle de consultation il y ait de l'information qui puisse être échangée entre les parties. Et M. Beshwaty doit s'assurer, parce que j'insiste sur ce fait, que les projets de développement du port, les projets majeurs disons, de mise en marché ou d'expansion du port, les budgets d'investissements (ce qu'on appelle en anglais le business plan), le plan d'affaires en bon français soient discutés avec le président de l'administration portuaire et avec toute son administration afin de pouvoir fournir des conseils, et au président du Conseil, et au ministre des Transports. C'est vraiment dans ce domaine lorsqu'on regarde où s'en va le port d'ici 5 ans, que l'ensemble de ce conseil, si on veut, d'administration ou ce conseil consultatif auprès du ministre, peut apporter des suggestions très valables, et au directeur général, et au président du Conseil, et au ministre.

M. Deniger: Est-ce que ce conseil consultatif, et on va prendre encore une fois le port de Montréal, a eu la même importance, et là je rappelle les trois derniers présidents, sous M. Beaudet je crois, M. Chabot, M. Beauchemin et M. Boyer? Est-ce que les responsabilités de cette administration portuaire, sont demeurées les mêmes ou ont-elles augmenté ou diminué selon l'année ou selon le président?

• 2045

M. Franche: Monsieur le président, je vais essayer de me rappeler au meilleur de ma connaissance ce qui s'est passé avant mon arrivée.

M. Deniger: Depuis que vous êtes président, monsieur Franche.

M. Franche: Premièrement, il y a eu une administration consultative. A un certain moment, on a créé un comité exécutif de cette administration qui avait un rôle exécutif. Il a été établi par le ministère de la Justice que notre loi ne nous permettait pas légalement d'avoir des comités exécutifs et nous avons dû les abolir. Précédemment, il y avait un président d'administration portuaire qui était devenu en quelque sorte à un certain moment un employé du Conseil; il avait un rôle exécutif et aujourd'hui, ce rôle n'est pas consultatif, auprès du président du Conseil et du ministre.

M. Deniger: J'aimerais maintenant discuter un peu des questions que mon collègue, M. Mazankowski, a posées au tout début de son intervention concernant les négociations qui sont en cours présentement sur les Grands Lacs. Si ma mémoire est bonne, il y a trois syndicats qui négocient avec les transporteurs, soit la SIU? pour les marins, la guilde pour les officiers et un syndicat à part pour les ingénieurs. M. Mazankowski a soulevé la question de la sécurité de travail. Est-ce que ces mêmes questions de sécurité sont soulevées par les trois syndicats ou strictement par la SIU tel qu'en faisaient état certains journaux d'hier ou d'aujourd'hui?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the Seafarers' International Union of Canada and the Engineers union have raised exactly the same safety points. The mates have some interest in the

[Traduction]

commission acts as president of that administration, which is advisory to the minister. Of course, it is very important that in an advisory capacity, there should be an exchange of information between the parties. And Mr. Beshwaty must make sure, because I insist on that, that development projects of the port, the major project of marketing or development, the capital expenditure budgets, what is called in English the business plan and in French le plan d'affaires, be discussed with the president of the harbour's administration and with his whole team, so that they can advise the president of the Board and the minister of Transport. It is really in this area, if you look at where the port is going five years down the road, that the members of that Board, that Board of directors or rather that advisory board to the minister, can make very important suggestions to the director general, to the president of the board and to the minister.

Mr. Deniger: Taking once again the example of the Port of Montreal, did that advisory board have the same importance, and here I recall the last three presidents under Mr. Beaudet, I believe, Mr. Chabot, Mr. Beauchemin and Mr. Boyer? Did the responsibilities of that harbour administration remain the same or have they increase or decreased depending on the year or depending on the president.

Mr. Franche: Mr. Chairman, I will try to recall to the best of my knowledge what happened before I came to the position.

Mr. Deniger: Since you are president, Mr. Franche.

Mr. Franche: First, there was an advisory administration. At one time, an executive committee of that administration was set up and it had an executive role. It was established by the minister of Justice that our legislation did not legally allow for executive committees and it was therefore abolished. Previously, there was a president of the harbour administration who had become more or less an employee of the board. He had an executive role and today this role is only advisory to the president of the board and to the minister.

Mr. Deniger: I would now like to discuss briefly the question asked by my colleague, Mr. Mazankowski, at the beginning of this questioning, concerning the negotiations which are presently in progress on the Great Lakes. If I understand correctly, there are three unions negotiating with the shippers, that is the SIU for the sea farers, the Guild for the mates and another union for the engineers. Mr. Mazankowski raised the question of work safety. Are those same safety matters being raised by the three unions or only by the SIU, as reported in some papers yesterday or today.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, l'Union internationale des marins du Canada et le syndicat des ingénieurs ont soulevé exactement les mêmes questions de sécurité. Les officiers

[Text]

survival suit issue but not so much in the wet wall issue, as I understand it.

M. Deniger: Est-ce qu'on a déjà fait des études sur le wet wall, pour employer l'expression anglaise, pour savoir comment cela peut coûter à nos transporteurs maritimes d'une part? D'autre part, est-ce qu'on a fait une étude bien précise de leur efficacité et de leur utilité?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am not sure that I can factually answer that question but perhaps Mr. Quail can.

The Chairman: Mr. Quail.

Mr. Ranald Quail (Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard): Mr. Chairman, there were meetings with the proponents for the wet wall design with our ship safety people I believe about a year and a half ago, or perhaps it was a little longer than that. The subject was discussed on an information exchange basis. At the same time it was indicated to the company that was proposing this installations that we were not, as Mr. Sinclair has pointed out, considering installing or making this requirement mandatory but that we would look at it from the point of view of ship safety. He would evaluate the proposal or the suggestion and giving approval in the sense that we give approvals for any installation of particular systems on board ship, and that if the company wished to submit the design for the review and comments of the ship safety board of steam ship inspectors we were prepared to do this. To my knowledge to date they have not submitted anything for our review.

M. Deniger: M. Deniger: Est-ce qu'il y a à board des bateaux qui voguent présentement sur le Saint-Laurent des chambres qui servent aux mêmes fins sans nécessairement être des murs liquides?

The Chairman: Mr. Quail.

Mr. Quail: Mr. Chairman, certainly at the present time we have locations on board ship where you must store combustible materials in a safe place with steel doors so that, if there should be a fire or something similar to that whereby temperatures rise very quickly, at least you have a well-protected room which should prevent the expansion of the particular conflagration, that being the case. That is one of the particular aspects that came out after the Cartiercliffe Hall. It is one of the things that had been followed up on, it is one of the things that the Great Lakes ships agreed to do as part of the program before the 1981 season started.

• 2050

M. Deniger: Est-ce que vous êtes satisfait des actions qui ont été prises à la sujet de l'incident du Cartiercliffe Hall? On se rappelle que le juge MacKay avait préparé un jugement peu élogieux sur la sécurité de ce bateau et même, je crois, assez sévère à l'endroit de Transports Canada. Je me rappelle d'un communiqué de presse qui est paru peu de temps après dans lequel le ministre prenait des engagements, je pense, sur une série de points. Six ou sept mois se sont écoulés depuis, est-ce que la plupart de ces engagements ont été rencontrés à votre satisfaction? Est-ce que la compagnie Malco Inc. se comporte

[Translation]

s'intéressent aux costumes de survie, mais un peu moins aux murs liquides, si je suis bien renseigné.

Mr. Deniger: Were surveys made on the wet wall to know how much that could cost our shippers? On the other hand, were studies made on their real efficiency and utility?

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne suis pas certain de pouvoir donner une réponse très étayée à cette question, mais peut-être M. Quail a-t-il la réponse.

Le président: Monsieur Quail.

M. Ranald Quail (sous-commissaire, Garde côtière du Canada): Monsieur le président, ceux qui préconisent ce mur liquide ont rencontré nos responsables de la sécurité maritime, il y a environ un an, un an et demi, ou peut-être y a-t-il plus longtemps. Le sujet a été discuté à titre d'information. Il faut alors dire à la compagnie qui propose cette installation que, comme M. Sinclair l'a signalé, nous ne songions pas à faire installer ces murs ou à rendre cette exigence obligatoire, mais que nous l'étudierions dans l'optique de la sécurité maritime. Nous allons étudier la proposition et si elle recevait l'approbation, comme nous approuvons toute installation ou tout système préconisé pour des navires, et si la compagnie voulait faire réviser sa proposition par le Conseil de sécurité des navires des inspecteurs de navires à vapeur, nous étions disposés à aller de l'avant. A ma connaissance, on ne nous a encore rien proposé.

Mr. Deniger: Is there aboard the ships presently serving on the St. Lawrence rooms that play the same role without necessarily having wet walls?

Le président: Monsieur Quail.

M. Quail: Monsieur le président, il y a, bien sûr, des endroits dans les navires où l'on doit entreposer du matériel combustible, des endroits sûrs munis de portes d'acier afin que s'il se produit un incendie ou une autre conflagration qui fait monter les températures très rapidement, au moins il y a une salle bien protégée, ce qui devrait empêcher cette conflagration de se propager. C'est une des choses qui sont ressorties après le Cartiercliffe Hall. C'est l'une des suites données à cette étude, l'une des choses acceptées par les navires des Grands Lacs comme faisant partie du programme avant le début de la saison 1981.

Mr. Deniger: Are you satisfied with the actions taken after the Cartiercliffe Hall incident? You may recall that justice MacKay had prepared a judgment that was less than flattering concerning safety on that ship and I think it was quite severe for Transport Canada. I remember that a press release was issued sometimes after, where the minister was making commitments concerning some points. That was six or seven months ago. Were most of those commitments met to your satisfaction? Does the Malco Inc. Company act in an exemplary way as reported by Mr. Galewicz in the *Gazette* yester-

[Texte]

de façon exemplaire telle que l'indique, je pense, M. Gralewicz dans *The Gazette* d'hier ou d'aujourd'hui? Et en général, est-ce que tout va bien et que cela avance? Avez-vous des difficultés à convaincre nos armateurs de se conformer à ces requêtes?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, when Justice MacKay handed down his report, he had some 10 recommendations in that report and I think we agreed with nine of them. A number of them have already been implemented and discussions are continuing with the industry and the unions involved with respect to the implementation of others which involve structural changes upon the vessels and which will take some time to implement or which may only be implemented in new vessel construction. But we are working on a program to implement those remaining decisions which require structural alterations on the vessels involved. I think there has been general satisfaction amongst all concerned that the problems are being addressed.

M. Deniger: Si on me permet une autre question . . .

Le président: Une dernière question, s'il vous plaît.

M. Deniger: Ma dernière question, et peut-être que M. Crosby va vouloir donner suite à cette question. Est-ce que dans l'histoire du port d'Halifax, on n'a pas vu surtout un circuit Europe qui arrêta à Halifax pour y laisser du cargo, qui descendait à New York ou à Baltimore pour s'en retourner en Europe, plutôt qu'un circuit, disons, Londre-Halifax-New York-Halifax-Londres? Et est-ce que ce n'est pas justement les coûts astronomiques du transport par le sol et le fait que c'est plus économique maintenant pour les bateaux de descendre plus bas dans le fleuve qui favorisent un transfert de Dart qui, malheureusement, est très mauvais pour Halifax, vers Montréal?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, as the growth of trade has come about and as bigger ships have come on stream which can still get along in the 35-foot draught in the St. Lawrence River, and by reason of some of the vessels in both Halifax and Montreal services becoming of an age where they must be replaced, the kind of decision taken by the ship-owners is perhaps a natural business decision in that they are replacing some 12 older ships of lesser size with some four ships of a very economical size, some 1,500 TEU capacities.

Also, certainly, the energy question, the cost of fuel—which has now reached a point where the cost of fuel is a greater percentage of the total cost of operations than the cost of labour—increasingly enters into the kinds of decisions that ship-owners are forced to take. We have all seen a decline in some elements of traffic on the North Atlantic trade and Seatrain and Faro lines have gone bankrupt and have closed operations. Some of those operations have been taken over by Cast, which is a Canadian-owned company, and have been incorporated into the present trades. I think all those factors—the economics, the volume of trade, the energy considerations, the size of the ship unit, the necessity to replace old capital equipment—are the summation of the major factors that have

[Traduction]

day or today? And generally, is everything progressing properly? Did you have difficulties in convincing our shippers to meet such requirements?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, quand le juge MacKay a présenté son rapport, il a fait une dizaine de recommandations et nous étions d'accord avec neuf d'entre elles. Certaines ont déjà été mises en pratique et des pourparlers se poursuivent avec l'industrie et les syndicats au sujet de la mise en œuvre des autres qui pourraient exiger des changements de structure dans les navires et qu'il faudra un certain temps à réaliser ou qui ne pourront l'être qu'avec la construction de nouveaux navires. Mais nous mettons au point un programme pour donner suite aux propositions qui exigent des changements de structure des navires. Je pense qu'à peu près tous les intéressés voudraient voir les problèmes se régler de cette façon.

Mr. Deniger: If I may be allowed another question . . .

The Chairman: One last question, please.

Mr. Deniger: My last question. Mr. Crosby might wish to follow up on this question. In the history of the Port of Halifax did we not mainly see a circuit from Europe which stopped at Halifax to leave cargo, went down to New York or Baltimore and back to Europe rather than a circuit such as London-Halifax-New York-Halifax-London? And is it not precisely the astronomical costs of land transportation and the fact that it is now more economical for ships to go further down in the river which encourage a transfer of Dart of Montreal which unfortunately, is very bad for Halifax?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, avec la croissance du commerce et l'arrivée de plus gros navires qui peuvent encore naviguer dans les 35 pieds de tirant d'eau du Saint-Laurent, et parce que certains vieux navires d'Halifax et de Montréal doivent être remplacés, la décision prise par les armateurs est probablement une décision d'affaire bien naturelle en ce sens qu'ils remplacent une douzaine de vieux navires de petite dimension par quatre navires de taille très économique, d'une capacité d'environ 1,500 TEU.

Il y a aussi la question de l'énergie, le coût du carburant, qui en est rendu au point où le coût du carburant représente un plus fort pourcentage du coût total d'exploitation que le coût de la main-d'œuvre. C'est pourquoi les armateurs doivent de plus en plus en tenir compte dans leurs décisions. Certains secteurs du trafic maritime ont diminué sur l'Atlantique Nord et nous avons vu les compagnies Seatrain et Faro faire faillite et mettre fin à leur exploitation. Certaines de ces opérations ont été reprises par la Cast, compagnie canadienne, et intégrées aux opérations actuelles de commerce. Tous ces facteurs, les considérations financières, le volume des échanges, l'énergie, la taille du navire, la nécessité de remplacer les vieux équipements, sont en somme les principaux facteurs à considé-

[Text]

gone into making that kind of decision, and certainly today the further you can take a cargo on water the more energy-efficient per ton your costs are going to be.

• 2055

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Deniger. Mr. Crosby, please.

Members will notice that I am being a bit generous with the time because of the co-operative nature of the members and the witnesses.

Mr. Crosby (Halifax West): Thank you, Mr. Chairman. I will try not to abuse your generosity.

Mr. Sinclair may not recall, but back on October 30, 1980, I had occasion to ask him about the possibility of repatriating, or rather patriating the Canadian fleet. I think I explained at that time that there were a great many ocean-going ships registered in other nations which were, in fact, owned by Canadians. In some cases there was a potential for repatriating or patriating those ships to Canada. I had particularly in mind the activities of Federal Commerce and Navigation who have some 30 or more ocean-going ships which could be patriated or repatriated to Canada.

Since then, and just on this very weekend, I see that Mr. Frank Narby, whom I suppose is well known to you, has made a similar proposal in a meeting held in Toronto this past weekend in a report in the *Toronto Globe and Mail*. The meeting was sponsored by *The Financial Post* and Air Canada. He indicated that he as an international shipowner would be interested in patriating or repatriating his ships to Canada if taxation measures equivalent to those provided in nations which attract international shipping registration were given to Canadians in respect of Canadian ships.

But I must say I have changed my tune a bit since last October, particularly in relation to Mr. Frank Narby because, as you also well know, Mr. Sinclair, he is the owner of a company called Dolphin Industries, I believe, which owns 61 per cent, I think, of Euro-Canadian Ship Holdings, which in turn is the company that operates the Cast shipping group.

Is there any government plan afoot whereby the government is going to sponsor patriation of Canadian ships through the involvement of the Canadian National Railway Company directly in the Cast Shipping group, bearing in mind that it is an operation in control through the ownership interest that I have just mentioned of Mr. Narby?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I have no direct knowledge of any attempt to take a major position in Cast such as Mr. Crosby describes, although I think it is well known that, as a result of the investment CN made in Cast in the fall of 1980, they have the opportunity in the fall of 1981 to convert that investment into a greater equity holding. Whether CN intends to do that or not I have no knowledge.

Mr. Crosby (Halifax West): Mr. Sinclair, I do not want to face you with matters of which you have no knowledge, but I think at one point the Minister of Transport attempted to

[Translation]

rer dans la prise de ce genre de décisions et de nos jours, plus la distance parcourue par la navire est longue, plus le coût de l'énergie devient rentable.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger. Monsieur Crosby, s'il vous plaît.

On aura remarqué que je suis un peu généreux dans le calcul du temps; c'est parce que les députés et les témoins ont manifesté beaucoup de collaboration.

M. Crosby (Halifax-Ouest): Merci, monsieur le président. Je vais essayer de ne pas abuser de votre générosité.

M. Sinclair ne s'en souvient peut-être pas, mais le 30 octobre 1980, je l'avais interrogé au sujet de la possibilité de rapatrier ou plutôt de fonder la flotte canadienne. J'avais alors expliqué que beaucoup d'océaniques enregistrés dans d'autres pays étaient en fait la propriété de Canadiens. Dans certains cas, il était possible de rapatrier ces navires au Canada. Je pensais en particulier aux activités de la Federal Commerce and Navigation, qui possède une trentaine d'océaniques que l'on pourrait rapatrier au Canada.

Depuis lors, et précisément encore à la fin de cette semaine, je vois que M. Frank Narby, que tout le monde connaît sans doute, a fait une proposition semblable à une réunion tenue à Toronto en fin de semaine, selon une nouvelle du *Globe and Mail* de Toronto. Cette réunion était sous le patronage du *Financial Post* et d'Air Canada. Il a dit qu'un armateur international serait intéressé à ramener ces navires au Canada si les Canadiens pouvaient obtenir, pour des navires canadiens, des mesures fiscales équivalentes à celles qu'offrent d'autres pays pour attirer chez eux l'enregistrement des navires.

Je dois cependant avouer que j'ai changé de refrain depuis octobre dernier, surtout en ce qui a trait à M. Frank Narby qui, comme vous le savez sûrement, monsieur Sinclair, est le propriétaire d'une compagnie appelée la Dolphin Industries, sauf erreur, qui possède 61 p. 100 de Euro-Canadian Ship Holdings, laquelle, à son tour, est la compagnie qui exploite le groupe de navigation Cast.

Le gouvernement est-il en train d'élaborer un programme visant à favoriser le rapatriement de navires canadiens par l'entremise du Canadien National qui serait intéressé directement au groupe de navigation Cast, en pensant qu'il s'agit d'une exploitation qui est contrôlée par les intérêts de M. Narby, comme je viens de le mentionner.

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne suis pas personnellement au courant d'un plan visant à acquérir des intérêts majeurs de Cast comme ceux dont parle M. Crosby, mais on sait que l'investissement fait par le CN dans la Cast à l'automne de 1980 lui permet, à l'automne de 1981, de transformer cet investissement en une prise d'actions plus considérable. J'ignore si c'est ce que le CN entend faire.

M. Crosby (Halifax-Ouest): Monsieur Sinclair, je ne voudrais pas vous impliquer dans des questions que vous ne connaissez pas, mais je pense qu'à un moment donné, le

[Texte]

justify CN's involvement in Cast on the basis that it might be the beginning of a repatriation of Canadian-owned ships registered in foreign nations to Canadian registration. I do not have the chapter and verse, but I am sure you made a statement along those lines in the House of Commons at one point. Now with Mr. Frank Narby indicating his willingness to patriate or repatriate the ships under his control to Canada, I thought I was beginning to see an emerging pattern of the creation of a Canadian fleet through CN's involvement, through direct government in the international marine shipping trade. Are you indicating that no plan or policy along that line has been discussed on is being implemented by the Department of Transport?

• 2100

The Acting Chairman (Mr. Mazankowski): Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am not aware that the Minister of Transport has made the kind of statement you refer to. I have not seen that kind of statement, and to my knowledge there is certainly no plan along the lines you intimate.

Mr. Crosby (Halifax West): In more specific terms, you are not aware of any specific plan or policy whereby the Government of Canada through its agencies, like Canadian National Railways, is seeking to create a Canadian fleet by way of patriating or repatriating Canadian-owned ships now registered in foreign nations. I would include Mr. Narby's fleet, the Canadian Pacific fleet and the Federal Commerce and Navigation fleet.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am not at all aware that there is any such plan.

Mr. Crosby (Halifax West): Mr. Chairman, I would like to deal now with the policies of the National Harbours Board, particularly in relation to the port of Halifax. Mr. Franche, the newly appointed director of the port of Halifax, one Walter van den Broeck, said in an interview quoted in the Halifax newspaper:

His long-term mandate is to work towards making the port . . .

That is the Port of Halifax.

—pay its own way within five years. That is the deadline set down by the NHB directors in Ottawa and it is an objective for which all Canadian ports under the board's control are aiming.

Is Mr. Van der Broeck quoting National Harbours Board policy in that statement? I would like you to comment on that statement and indicate whether that reflects the NHB policy.

Mr. Franche: Mr. Chairman, the NHB policy is for all ports, on an individual basis, to be financially self-sufficient, as we call it, roughly within a period of five years, and that is the case for the Port of Halifax. Some of the ports have already achieved it. I would say that of the five larger ports of the

[Traduction]

ministre des Transports a tenté de justifier l'implication du CN dans la Cast en disant que ce pourrait être le premier pas vers une inscription au Canada de navires canadiens qui sont inscrits à l'étranger. Je n'ai pas la citation exacte, mais je suis certain que vous avez fait une déclaration en ce sens à la Chambre des communes. Et à présent que M. Frank Narby se dit disposé à rapatrier au Canada les navires qu'il contrôle, j'ai pensé que c'était le commencement d'un mouvement en vue de la création d'une flotte canadienne par l'implication du CN, l'implication directe du gouvernement dans le commerce international de navigation. Venez-vous de nous laisser entendre que le ministère des Transports n'a encore examiné aucun plan ni aucune politique dans ce sens et qu'il n'a pas commencé à les mettre en œuvre?

Le président suppléant (M. Mazankowski): Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne me souviens pas que le ministre des Transports ait fait la déclaration dont vous parlez. Je n'ai pas vu cette déclaration et à ma connaissance, il n'y a aucun plan dans le sens que vous indiquez.

M. Crosby (Halifax-Ouest): En termes plus précis, vous n'êtes au courant d'aucun plan ou d'aucune politique par laquelle le gouvernement du Canada, par l'entremise de ses organismes comme le Canadien National, chercherait à créer une flotte canadienne en procédant au rapatriement des navires canadiens qui sont aujourd'hui inscrits dans des pays étrangers. J'inclus ici la flotte de M. Narby la flotte du Canadien Pacifique et celle de la Federal Commerce and Navigation.

M. Sinclair: Monsieur le président, à ma connaissance, il n'existe pas un tel plan.

M. Crosby (Halifax-Ouest): Monsieur le président, j'aimerais maintenant parler des politiques du Conseil des ports nationaux, en particulier en ce qui a trait au port d'Halifax. Monsieur Franche, le nouveau directeur du port d'Halifax, un M. Walter van den Broeck, a dit dans une entrevue rapportée par un journal d'Halifax:

Son mandat à long terme, c'est de faire en sorte que le port . . .

C'est-à-dire le port d'Halifax.

. . . devienne rentable en cinq ans. C'est le délai fixé par la direction du CPN, à Ottawa, et c'est un objectif que cherchent à réaliser tous les ports canadiens qui relèvent du Conseil.

Est-ce que M. Van der Broeck se trouvait à citer alors une politique du Conseil des ports nationaux? J'aimerais que vous nous disiez ce que vous en pensez et que vous précisiez si cela traduit la politique du CPN.

M. Franche: Monsieur le président, la politique du CPN, c'est que tous les ports deviennent individuellement financièrement auto-suffisants, comme l'on dit, dans une période d'environ cinq ans et c'est le cas pour le port d'Halifax. Certains ports ont déjà réalisé cet objectif. Je dirais que pour les cinq

[Text]

NHB, it is in the Port of Halifax that issue is the most difficult in the five-year period that has been set.

This target of making ports financially self-sufficient goes back to a period of roughly two or two and a half years ago, based on directions of the government to make these ports financially self-sufficient. On a system basis we have achieved it, but not yet on a port basis.

• 2105

Mr. Crosby (Halifax West): I have a press release issued by the Minister of Transport on March 2, 1981. In it he refers to developments in the Port of Montreal and indicates that some \$475 million in port debts has been written off for ports across Canada. I believe some \$231 million of that amount relates to the Port of Montreal. I do not have the figures before me, but I understand about \$30 million in debt forgiveness related to the Port of Halifax. Just to contrast that, I think it was something like \$100 million for the Port of Vancouver and something like \$49 million for the other port on the Pacific coast, Prince Rupert.

Can you comment on how that debt forgiveness was established, for the varying amounts related to each of the ports I have mentioned, particularly the Port of Halifax and the Port of Montreal, and how that relates to the user-pay policy you mentioned?

Mr. Franche: Mr. Chairman, the refinancing of the corporation obviously had some very deep roots historically, when the National Harbours Board was first created, with a series of debts and with accumulated debts over the years. It was a rather complex formula, but I will try to summarize for the members of the committee how this translated itself on a port-by-port basis, in the debts that were removed and the debts that have remained with the ports.

At the time the refinancing was done, the Port of Halifax had a total of \$25.5 million in debts—in principal to be paid. I do not have before me—my apologies—the interest that was forgiven, but I think you will allow me at least to address the main issue, which is the principal aspect. All the debts of the Port of Halifax has no debts to pay. Furthermore, some of the financing of the present construction in 1981 will be done on a grant basis and not on a repayable loan basis. I am thinking basically of the Fairview Terminal investment, which is the main investment.

For the Port of Saint John, New Brunswick, \$37.8 million was removed, but the port must repay \$7.3 million of previous debts. The \$7.3 million, if I recall, is basically the investment in the expansion of the Rodney Terminal for containers in 1980. One must also remember that the Port of Saint John, New Brunswick has a debt now of roughly \$23 million to be paid to the Province of New Brunswick; and that has not been removed.

[Translation]

principaux ports du CPN, c'est pour celui d'Halifax que ce problème sera le plus difficile à résoudre dans le délai de cinq ans.

Cet objectif de rendre les ports auto-suffisants remonte à environ deux ans ou deux ans et demi et il est conforme à des directives du gouvernement. Pour l'ensemble du réseau, nous avons réalisé l'objectif, mais pas encore pour chaque port.

M. Crosby (Halifax-Ouest): J'ai ici un communiqué publié par le ministre des Transports le 2 mars 1981. Il y parle des travaux d'aménagement du port de Montréal et dit que des dettes d'environ 475 millions ont été amorties pour des ports situés un peu partout au Canada. Je crois que sur cette somme, environ 231 millions avaient trait au port de Montréal. Je n'ai pas les chiffres ici, mais si je me souviens bien, l'amortissement des dettes, pour le port d'Halifax était d'environ 30 millions. A titre de comparaison, il me semble que c'était environ 100 millions pour le port de Vancouver et quelque 49 millions pour l'autre port de la côte du Pacifique, Prince-Rupert.

Pouvez-vous me dire comment cet amortissement de la dette a été établi pour les divers montants calculés pour chacun des ports mentionnés, surtout en ce qui a trait au port d'Halifax et au port de Montréal, et comment cet amortissement se rattache à la politique d'auto-suffisance dont vous avez parlé?

M. Franche: Monsieur le président, le refinancement de la société avait une histoire qui remonte loin dans le temps, au moment où le Conseil des ports nationaux a été créé et a assumé une série de dettes, en plus des dettes qui se sont accumulées avec le temps. C'est une formule assez compliquée, mais je vais essayer de résumer comment cela s'est traduit pour chaque port en particulier, comment certaines dettes ont été effacées tandis que d'autres ont été maintenues pour certains ports.

Au moment du refinancement, le port d'Halifax avait une dette totale de 25 millions au titre du capital. Je n'ai pas ici le montant des intérêts qui ont été annulés, on voudra bien m'excuser, mais on me permettra de parler surtout du fond de la question, c'est-à-dire du capital. Toutes les dettes du port d'Halifax ont été annulées au 1^{er} janvier 1981, c'est-à-dire que le port d'Halifax n'a plus aucune dette à rembourser. En outre, une partie du financement des travaux en cours en 1981 sera faite au moyen d'une subvention et non au moyen d'un prêt remboursable. Je pense surtout à la construction de la gare Fairview, ce qui représente le principal investissement.

Pour ce qui est du port de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, une dette de 37.8 millions a été effacée, mais le port doit encore rembourser 7.3 millions sur ses anciennes dettes. Si je me souviens bien, cette somme de 7.3 millions représente le coût de l'expansion de la gare Rodney pour conteneurs en 1980. Il ne faut pas oublier qu'en outre, le port de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, a une dette d'environ 23 millions envers la province du Nouveau-Brunswick et cette dette n'a pas été effacée.

[Texte]

The Port of Montreal had a debt of \$133 million removed from it, but it has to pay back \$9.5 million of the old debts it will carry through in the future.

The Port of Vancouver has a debt of \$76.5 million . . .

Mr. Crosby (Halifax West): Excuse me, Mr. Franche. You will appreciate that my questioning time is limited.

Mr. Franche: I am sorry. I was just trying . . .

Mr. Crosby (Halifax West): I wanted more of a comparison between Halifax and Montreal. Your indication is that it was done on some kind of a formula, was it?

• 2110

Mr. Franche: It was done first of all on the ability of some ports to pay some of those debts on the projects that were to be built in the coming years, and the working capital of each port. In the case of Halifax there was still Fairview to be completed and the matter of its ability to pay debts because it has, as I call them, three albatrosses around its neck. It was agreed that there should be no debt at all to be paid by the port and that furthermore, in 1981, its investments would be funded as grants. So at the end of 1981 I will have no debts to pay. Thank you.

Mr. Crosby (Halifax West): With respect to the container traffic through the port of Halifax and the port of Montreal, there has been, as you are well aware, a minor catastrophe arise in respect of the withdrawal of Dart container lines from the port of Halifax. One of the things I have taken note of—and it is confirmed by the same press release from the Minister of Transport dated March 2, 1981—is that the port of Montreal was very dramatically increasing its container pier facilities on shore in the port of Montreal. In particular it was expanding very dramatically its Racine terminal—which is administered, I understand, by a subsidiary of Canadian Pacific—and it was also moving to expand the container terminal used by Cast, which I believe operates under the name of Cast Terminals Limited.

In that very press release the minister indicated that he had, in the proposed expansion plans, the support of the National Harbours Board for the expansion. Apparently, the arrangements went back some period in time prior to March 2, 1981, and I would suspect until at least December, 1980. You have already indicated, or Mr. Sinclair indicated, that there had in fact been a relatively slow increase in container traffic in the north Atlantic transport zone and that the traffic was not anticipated to increase dramatically over the next few years.

So people in the port of Halifax, myself included, wonder why there was this very substantial expansion of container facilities in the port of Montreal at the very point in time when the shipping authorities were not anticipating an expansion of north Atlantic container traffic. Of course they suspect that what was actually happening in the port of Montreal in terms of expansion of container terminal facilities was that the shipping companies intend to rob the other east coast ports, and in particular the port of Halifax, of their container traffic.

[Traduction]

Le port de Montréal avait une dette de 133 millions qui a été effacée, mais il lui reste encore d'anciennes dettes de 9.5 millions à rembourser à l'avenir.

Le port de Vancouver a une dette de 76.5 millions.

M. Crosby (Halifax-Ouest): Excusez-moi, monsieur Franche. Vous comprendrez que mon temps de question est restreint.

M. Franche: Pardon. J'essayais de . . .

M. Crosby (Halifax-Ouest): J'aurais aimé avoir une meilleure comparaison entre Halifax et Montréal. Vous avez dit qu'on a utilisé une sorte de formule. Qu'était cette formule?

M. Franche: On a tenu compte tout d'abord de la capacité de certains ports de rembourser certaines dettes pour les travaux à réaliser dans les années à venir, ainsi que des capitaux d'exploitation de chaque port. Dans le cas d'Halifax, il restait Fairview à terminer et il y avait la question de sa capacité de payer ses dettes, car il a, comme je le dis souvent, trois albatros au cou. Il a été décidé que le port ne devrait avoir aucune dette à rembourser et qu'en outre, les travaux d'équipement de 1981 devraient être financés au moyen de subventions. A la fin de 1981, il n'y aura donc aucune dette à payer. Merci.

M. Crosby (Halifax-Ouest): Pour ce qui est du trafic des conteneurs à Halifax et à Montréal, il s'est produit, comme vous le savez très bien, une petite catastrophe en ce sens que la société Dart a déménagé ses services de conteneurs d'Halifax. Une des choses que j'ai notées et qui est confirmée dans le même communiqué du ministre des Transports daté du 2 mars 1981, c'est que le port de Montréal augmentait de façon extraordinaire ses installations de conteneurs. En particulier, il y avait une énorme expansion de la gare Racine qui, sauf erreur, est administrée comme subsidiaire du Canadien Pacifique et aussi une expansion de la gare de conteneurs utilisée par la Cast, laquelle est administrée sous le nom de Cast Terminals Limited.

Dans ce communiqué, le ministre disait que ces plans d'expansion avaient reçu l'appui du Conseil des ports nationaux. Toutes les dispositions semblaient déjà prises à une date antérieure au 2 mars 1981 et je pense même qu'elles remontaient au moins jusqu'à décembre 1980. Vous avez déjà dit, si ce n'est M. Sinclair qui l'a dit, qu'il n'y avait eu qu'une faible augmentation du trafic des conteneurs sur l'Atlantique nord et que ce trafic ne devrait pas augmenter sensiblement dans l'avenir.

Des gens du port d'Halifax, et je suis du nombre, se demandent donc pourquoi cette expansion considérable des installations de conteneurs au port de Montréal, au moment même où les responsables de la navigation ne prévoyaient aucune expansion du trafic de conteneurs sur l'Atlantique nord. Ils soupçonnent évidemment que ce qui se passait réellement au port de Montréal, c'est-à-dire cette expansion des installations de conteneurs, c'est que les sociétés de navigation avaient l'intention de retirer leur trafic de conteneurs des

[Text]

So when the withdrawal of Dart containers lines from the port of Halifax was announced, and their proposed relationship with Canadian CP Ships—which is now before the Canadian Transport Commission—there was the suspicion abroad that this was all part of a prearranged scheme to take over the container traffic.

I would like you to comment on that and I would like you to indicate when the National Harbours Board first became involved in the expansion of the Racine terminal—upon request from CP Ships, or whoever operates that terminal—and we can leave aside for the moment the expansion of the Cast terminal.

The Chairman: That will probably be your last question, Mr. Crosby. Mr. Franche.

Mr. Franche: Mr. Chairman, the expansion of the Racine terminal in Montreal started initially, I am trying to recall the date, about three years ago, when CP Ships decided to move out of Quebec City to Montreal. That was the move. They vacated their facilities in Quebec City after a 10-year lease and moved their trains manu militari, as I say. They took everything and they moved on to a terminal, obviously with all their forecasts of traffic at the time for the port of Montreal, where there was a need for expansion. Had we not done that, half of their traffic would have gone through Baltimore and the other half probably to Saint John, New Brunswick, as they explained to us at the time, and a good part of that traffic would have been lost to Canada completely. The expansion of Task terminals is obviously a natural growth of what has happened to the Cast operation in this service to Europe. There have been many other facilities in Montreal, such as Ceres, such as Empire Stevedoring—that is Ted Chodos—at Bickerdike Pier, there is a logistic facility, there are several competing facilities; and, in all those cases, the companies themselves invested substantial amounts in terms of equipment, cranes, and so forth.

• 2115

It was our job to respond to the needs of the trade that was developing. So CP was not through some Machiavellian scheme part of what happened to Dart in those days. We did not even know that the Tung empire was to acquire all that was happening with Manchester liners and so forth. That did not exist at that time. It just happened that the expansion was happening in Montreal, that CP ships moved out of Quebec City. We responded, and we responded in time, and we are finishing our response to that right now.

Mr. Crosby (Halifax West): But you would agree that this was not in response to any dramatic increase in the over-all container traffic to the east coast of Canada?

The Chairman: That was definitely your last question, Mr. Crosby.

Mr. Crosby (Halifax West): Well, that was part of my last question.

[Translation]

autres ports du littoral est, et en particulier du port d'Halifax. Quand la société Dart a annoncé qu'elle se retirait du port d'Halifax, et qu'elle serait affiliée avec la CP Marine—le cas est maintenant étudié par la Commission canadienne des Transports—on s'est dit, dans tous les milieux, que c'était une affaire arrangée pour s'accaparer du trafic de conteneurs.

J'aimerais entendre ce que vous avez à dire à ce sujet et j'aimerais que vous nous disiez quand le Conseil des ports nationaux a commencé à s'occuper de l'expansion de la gare Racine, à la demande de la CP Marine ou de la société qui exploite cette gare. Laissons de côté, pour le moment, l'expansion de la gare de la Cast.

Le président: Ce sera probablement votre dernière question, monsieur Crosby. Monsieur Franche.

M. Franche: Monsieur le président, l'expansion de la gare Racine a débuté, à Montréal, j'essaie de me souvenir exactement, il y a environ trois ans quand la CP Marine a décidé de quitter le port de Québec pour Montréal. C'était le premier déménagement. La compagnie abandonnait ses installations de Québec, après un bail de 10 ans, et elle a déménagé ses trains manu militari, pour ainsi dire. Elle est partie avec tous ses biens et s'est installée dans une gare où elle a apporté évidemment toutes ses prévisions de trafic maritime pour le port de Montréal qui avait déjà un sérieux besoin d'expansion. Si nous n'avions pas entrepris ces travaux, la moitié du trafic de la société serait passé par Baltimore et l'autre moitié probablement par Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, comme elle l'a expliqué à l'époque et une bonne partie de ce trafic aurait donc été complètement perdu pour le Canada. L'expansion des gares maritimes Task est évidemment une croissance naturelle qui découle de ce qui est arrivé au trafic de Cast destiné à l'Europe. Il y a eu bien d'autres installations à Montréal, par exemple le Ceres, les installations de déchargement Empire, c'est-à-dire Ted Chodos au pilier Bickerdike; il y a aussi une installation de logistique et plusieurs installations concurrentes et dans tous ces cas, les sociétés ont elle-mêmes investi des montants considérables en matériel, en grues, et cetera.

C'était notre responsabilité de répondre aux besoins qui se manifestaient dans le trafic maritime. Le CP n'était donc mêlé à aucun plan machiavélique pour ce qui est arrivé à la Dart à cette époque. Nous ne savions même pas que le consortium Tung allait faire l'acquisition de tout cela, ni ce qui arriverait aux navires de la Manchester, et ainsi de suite. Cela n'existait même pas à l'époque. Il est tout simplement arrivé que l'expansion s'est produite à Montréal, et que la CP Marine a quitté Québec. Nous avons répondu, nous l'avons fait à temps et nous continuons à parfaire notre réponse en ce moment.

M. Crosby (Halifax-Ouest): Mais vous reconnaissez que ce n'était pas en réponse à une augmentation considérable du trafic des conteneurs sur la Côte Est du Canada?

Le président: C'était là votre dernière question, monsieur Crosby.

M. Crosby (Halifax-Ouest): C'était une partie de ma dernière question.

[Texte]

Mr. Franche: There has been quite—I do have the figures with me—I think quite a bit of an increase still in the container traffic, but not just with Europe. There are other countries that are containerizing at the moment. When you think of what is happening to the Asian traffic, the Far East traffic, or what is happening elsewhere—even in Vancouver at the moment, in Montreal, there were two things basically: a move of traffic from one National Harbours Board port to another National Harbours Board port in order to save the railway costs. That is all there was: just that Quebec-to-Montreal haul was the main reason for it.

Furthermore, the growth of the Mediterranean traffic, all that other traffic, is beginning to appear, sometimes in Halifax; Polish ocean lines are coming into Halifax now and some of the Egyptian lines, I think. There is a little bit of small traffic beginning to appear in Montreal, depending on their needs, where the cargo is spotted and so on. There is a growth still, but not necessarily on the Europe-North Atlantic route.

The Chairman: Mr. Crosby, Mr. Sinclair would like to comment on your question, as well.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, thank you. I think it should be pointed out that, at the time the decisions were made for those kinds of investments, particularly in the Racine Terminal in Montreal, there was the same kind of economic climate that led to the decision to make the investment in the Fairview Terminal in Halifax.

Mr. Crosby (Halifax West): Oh, but Mr. Sinclair, the Fairview Terminal was promoted by the Province of Nova Scotia and brought into its beginnings by the Province of Nova Scotia. It was a long time before the federal authority actually became committed to the development of the terminal in terms of dollars. Is that not correct? The first millions of dollars were invested by the Province of Nova Scotia.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the federal government became committed to the majority share of the Fairview container terminal about the same time that they became committed to the expansion of the facilities in Montreal, and for exactly the same reasons.

The Chairman: Thank you, Mr. Crosby.

We are now going to our second round. I have three names on the second round, so I will be giving each member on the second round about 13 minutes. I would ask the co-operation of members in sticking to that.

Before we proceed to the second round, however, I advise members that we have from Monsieur Franche a rather detailed answer to some quite detailed questions posed by Mr. Siddon at, I believe, our last meetings of this committee, and I wonder if I have the agreement of the committee to append this answer to this day's proceedings. Agreed? Thank you.

Mr. Gass.

Mr. Gass: Thank you, Mr. Chairman. This morning . . .

[Traduction]

M. Franche: Il y a eu une augmentation assez sensible, mais je n'ai pas les chiffres ici, dans le trafic des conteneurs, mais non pas seulement avec l'Europe. D'autres pays sont en train de passer à la méthode du conteneur. Quand on pense à ce qui arrive au trafic de l'Asie, au trafic de l'Orient, ce qui arrive ailleurs, et même à Vancouver ou à Montréal en ce moment, on voit qu'il s'est produit au fond deux choses: certains déménagements d'un port du Conseil national à un autre port du Conseil national afin d'économiser des frais de chemin de fer. C'est tout ce qu'il y a eu: Et le transport par chemin de fer entre Québec et Montréal était la principale raison.

En outre, la croissance du trafic de la Méditerranée, de tout cet autre trafic commence à se faire sentir, parfois à Halifax. Des océaniques polonais commencent à venir à Halifax ainsi que des navires égyptiens. Des petits navires commencent à se rendre à Montréal, selon leurs besoins, où ils ont des marchandises à prendre, et le reste. Il y a une certaine croissance, mais non pas nécessairement dans le commerce avec l'Europe par l'Atlantique nord.

Le président: Monsieur Crosby, M. Sinclair aimerait dire quelques mots en réponse à votre question.

M. Sinclair: Merci, monsieur le président. Je pense qu'il y aurait lieu de signaler qu'au moment où la décision a été prise de faire ces investissements dans l'expansion de la gare Racine, à Montréal, il régnait le même climat économique qui avait mené à la décision de faire des investissements dans l'expansion de la gare Fairview à Halifax.

M. Crosby (Halifax-Ouest): Mais, monsieur Sinclair, la gare Fairview a été parainnée et pour ainsi dire créée par la province de la Nouvelle-Écosse. C'était longtemps avant que les autorités fédérales ne commencent à investir des fonds dans l'expansion de la gare. N'ai-je pas raison? Les premiers millions de dollars ont été investis par la province de la Nouvelle-Écosse.

M. Sinclair: Monsieur le président, le gouvernement fédéral a commencé à investir de façon majoritaire dans la gare de conteneurs Fairview à peu près au moment où il a commencé à financer l'expansion des installations à Montréal et pour exactement les mêmes raisons.

Le président: Merci, monsieur Crosby.

Nous commençons maintenant notre deuxième ronde. J'ai déjà inscrit trois noms et j'accorderai donc environ 13 minutes à chaque député. Je demande à chacun de s'en tenir à cette limite.

Avant de passer à cette deuxième ronde, cependant, j'aimerais informer les membres du comité que nous avons reçu de M. Franche une réponse passablement détaillée à certaines questions détaillées posées par M. Siddon à la dernière réunion de notre comité, si je ne m'abuse. Pourrais-je obtenir l'accord des membres du comité pour faire imprimer cette réponse comme annexe à notre compte rendu d'aujourd'hui? D'accord? Merci.

Monsieur Gass.

M. Gass: Merci, monsieur le président. Ce matin . . .

[Text]

• 2120

Mr. Mazankowski: Just before you proceed, Mr. Chairman, are you suggesting that all these be appended? There are three different answers.

The Chairman: Two of them were done this morning. There is a third one to be done this evening. All right?

Mr. Mazankowski: I see. Sorry.

The Chairman: Thank you. You may proceed, Mr. Gass.

Mr. Gass: Thank you, Mr. Chairman. I would like to pursue a point that I was on this morning while questioning Mr. Sinclair regarding the merchant marine service. Mr. Chairman, through you on a point of clarification, did I understand Mr. Sinclair to say this morning that no tax incentives had been requested by the shipping industry as part of policy for the gradual redevelopment of the Canadian merchant marine fleet?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, no, I did not indicate that. In fact, if I indicated anything it was exactly the opposite in that they had requested tax incentives.

Mr. Gass: Thank you, Mr. Sinclair, because my understanding is that no operating subsidies were requested, but that in fact they did wish to have tax incentives—this is the shipping industry—similar to other foreign countries possessing a merchant marine so that the competitive edge would be equal. According to information that I have, the DMA, which is the Dominion Merchant Marine, has five basic tax incentives that they would like. If you like I will go through them.

Number 1 is that a Canadian low cost loan program, similar to the Export Development Corporation be considered for the DMA because, for instance if a foreign company applies to build a ship in a Canadian yard, the foreign company can go to the EDC and obtain 87 per cent of the loan at 8 per cent interest. But at the same time, if a Canadian company wants to build a ship in a Canadian yard, the Canadian company must pay the prevailing interest rate on the loan, and that at the moment is about 17 per cent.

Furthermore, the Canadian company is at a competitive disadvantage because, once the ship is built, the extra cost for the interest has to be added on to the cargo which, in this case, would be an additional 7 per cent cost. My question to Mr. Sinclair, through you Mr. Chairman, is: Does MOT think this to be equitable?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman the point that Mr. Gass refers to has certainly long been a complaint of the Dominion Marine Association with respect to the ability to finance ships. The Department of Transport, of course, does not play any role in the operations of the Export Development Corporation but, as I understand the matter, the Export Development Corporation is in business to finance the acquisition of Canadian exports, and does not have any provision under its charter to engage in the kind of financing that you have described and that the Dominion Marine Association feels that they should be en-

[Translation]

M. Mazankowski: Avant d'aller plus loin, monsieur le président, proposez-vous que tous ces documents soient annexés? Il y a trois réponses différentes.

Le président: Deux ont été couvertes ce matin et la troisième le sera ce soir. Êtes-vous d'accord?

M. Mazankowski: Je vois. Excusez-moi.

Le président: Merci. Vous pouvez commencer, monsieur Gass.

M. Gass: Merci, monsieur le président. Je voudrais revenir sur un point que j'avais soulevé ce matin dans une question à M. Sinclair au sujet du service de la marine marchande. Par votre entremise, monsieur le président, j'avais demandé une clarification à M. Sinclair. Ai-je bien compris qu'il aurait dit que l'industrie de la navigation n'avait demandé aucune incitation fiscale comme partie d'une politique visant à favoriser une réorganisation graduelle de la marine marchande canadienne?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, je n'ai pas dit cela. En fait, si j'ai dit quelque chose, c'est exactement le contraire, c'est-à-dire qu'on a demandé des incitations fiscales.

M. Gass: Merci, monsieur Sinclair. Il me semblait bien, aussi, qu'on n'avait demandé aucune subvention de fonctionnement mais qu'en fait, on désirait des incitations fiscales, c'est-à-dire l'industrie de la navigation, des incitations similaires à celles des pays étrangers qui ont une marine marchande, afin d'être sur un pied d'égalité. D'après mes renseignements, la DMA, c'est-à-dire la marine marchande du Dominion, demande cinq incitations fiscales de base. J'aimerais vous les résumer.

Tout d'abord, elle demande qu'un programme canadien de prêts à faible coût, semblable à celui de la Société pour l'expansion des exportations, soit envisagé pour la DMA parce que, par exemple, si une société étrangère veut faire construire un navire dans un chantier canadien, elle peut demander et obtenir de la SEE un prêt équivalent à 87 p. 100 du total à un taux d'intérêt de 8 p. 100. D'un autre côté, si une société canadienne veut construire un navire dans un chantier canadien, elle doit payer le taux d'intérêt en vigueur sur les marchés, c'est-à-dire en ce moment environ 17 p. 100.

En outre, la société canadienne a un autre désavantage, parce que une fois le navire construit, le coût supplémentaire de l'intérêt doit être ajouté au coût de la cargaison ce qui, dans ce cas, représenterait 7 p. 100 de plus. La question que je pose à M. Sinclair par votre entremise, monsieur le président, c'est, est-ce que le ministère trouve cela équitable?

M. Sinclair: Monsieur le président, le point que soulève ici M. Gass fait l'objet depuis longtemps d'une plainte de l'Association maritime du Canada pour ce qui a trait à la capacité de financer des navires. Le ministère des Transports n'a évidemment rien à dire dans le fonctionnement de la Société pour le développement des exportations, mais si je comprends bien le problème, cette société a pour objet de financer l'achat de produits canadiens d'exportation, mais rien dans sa charte ne l'autorise à se lancer dans le financement comme celui que vous avez décrit et auquel l'Association maritime du Canada

[Texte]

titled to, particularly if they participate in the export market. Certainly you are quite correct that they have indicated that one of the incentives they would like to see some encouragement for would be some assistance in the provision of financing.

Mr. Gass: Thank you, Mr. Sinclair. Has MOT moved at all in this direction? Have they approached the Export Development Corporation to see if Canadian companies could be awarded the same consideration as foreign companies in this matter?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the matter has been explored in the past with the Export Development Corporation directly by the Dominion Marine Association, and they have been told that that kind of financing is beyond the mandate of the Export Development Corporation.

Mr. Gass: The second point, Mr. Chairman, which DMA is concerned about is the investment tax credit. There is in existence now, according to DMA, a 7 per cent investment tax credit available to other transport modes. Can MOT confirm that this would also apply to the marine mode?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am not an expert on income tax, but I think the 7 per cent investment credit does apply on ships in domestic service. I could be wrong on that, but that was my understanding.

• 2125

Mr. Gass: Mr. Chairman, could we have that confirmed at a later date as Mr. Sinclair is unable to confirm it definitely today? Could he inform us in a day or two on that matter?

The Chairman: Mr. Sinclair?

Mr. Sinclair: Yes.

Mr. Gass: A third item is the capital cost allowance. In the past, this apparently was allowed, but it has been taken away. DMA assumes capital cost allowance will be available. Will capital cost allowance be available?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, capital cost allowance has never been taken away. Capital cost allowance exists at the present time. What the Dominion Marine Association has been advocating is a taxable depreciation rate of 100 per cent in any one year as opposed to the maximum of 33½ per cent allowed at the present time for Canadian-build ships.

Mr. Gass: So there is a difference.

There is another item that concerns the DMA—and I can understand the feeling quite well—and this is tax incentive and insurance. At present, if a company loses a ship—and I know that this has to do with the Finance department—but if a company loses a ship and the company receives insurance for the ship, the company has to spend the insurance money in that year or they have to pay taxes on it.

Now, it is very difficult for a company that loses its ship within two days or a few months of, or even six months from, the end of their fiscal year to be able to replace that ship because they may want to go to a different design or it takes

[Traduction]

estime avoir droit, surtout quand ses membres participent à des marchés d'exportation. Vous avez tout à fait raison de dire que cette association a soutenu que l'une des incitations qu'elle préconise vise à un certain encouragement ou à une certaine assistance dans le domaine du financement.

M. Gass: Merci, monsieur Sinclair. Le ministère a-t-il fait quelque chose dans ce sens? A-t-il pressenti la Société pour l'expansion des exportations afin de voir si des sociétés canadiennes pourraient obtenir le même traitement que des sociétés étrangères dans ce domaine?

M. Sinclair: Monsieur le président, la question a été soumise dans le passé à la Société pour l'expansion des exportations par l'Association maritime du Canada et la réponse a été que ce genre de financement n'est pas conforme au mandat de la Société pour l'expansion des exportations.

M. Gass: Le deuxième point que réclame l'AMC, c'est la question du crédit fiscal aux investissements. À l'heure actuelle, selon l'association, un crédit de 7 p. 100 est mis à la disposition des autres modes de transport. Le ministère pourrait-il confirmer que cela s'applique aussi au transport maritime?

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne suis pas un expert fiscal, mais je pense que le crédit de 7 p. 100 aux investissements s'applique aux navires qui font du service inférieur. Je fais peut-être erreur, mais c'est ce que je pense.

M. Gass: Monsieur le président, cela pourrait-il être confirmé plus tard, vu que M. Sinclair n'est pas en mesure de le confirmer maintenant? Pourrait-il nous informer à ce sujet dans une jour ou deux?

Le président: Monsieur Sinclair?

M. Sinclair: Oui.

M. Gass: Mon troisième sujet, c'est la déduction pour amortissement. Autrefois, elle était autorisée, mais on l'a supprimée. L'AMC suppose que cette déduction sera possible. La déduction pour amortissement sera-t-elle autorisée?

M. Sinclair: Monsieur le président, la déduction pour amortissement n'a jamais été abolie. Elle existe encore aujourd'hui. Ce que l'Association maritime du Canada demande, c'est un taux d'amortissement imposable à raison de 100 p. 100 par an, comparativement au maximum de 33½ p. 100 présentement autorisé pour les navires construits au Canada.

M. Gass: Il y a donc une différence.

Il y a un autre sujet qui préoccupe l'AMC et je les comprends très bien. Il s'agit de l'abattement fiscale et de l'assurance. En ce moment, si une société perd un navire—et je sais que cela relève du ministère des Finances—mais si une société perd un navire et se fait indemniser par l'assurance, il lui faut dépenser cet argent dans l'année même sous peine de payer un impôt sur ce montant.

Mais si une société perd son navire deux jours, ou quelques mois, voire 6 mois avant la fin de son année financière, il lui est très difficile de le remplacer parce qu'elle voudra peut-être une nouvelle sorte de navire et il faut alors faire établir des

[Text]

time to get plans drawn up and tenders put out. And even if they could do that within the time period, the shipbuilding companies may not have the capacity to get another ship on stream within that timeframe. Is there any consideration being given to this item?

I realize it is in the purview of the Finance department but will MOT bring this to the attention of the Finance department and see whether any changes can be made, see if they could possibly have an extension of that time period, let us say to a five-year period, when they can have that tax-free money reapplied to a new ship?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think what Mr. Gass is referring to is that insurance proceeds on any loss of a vessel are first applied in recapture of depreciation taken in past years...

Mr. Gass: The same as if he sold the ship.

Mr. Sinclair: ... and would be subject to corporate income tax rates at normal rates, and then, in addition, that there would be a capital gains tax on anything above the original capital cost of the vessel.

We have a good deal of sympathy with the position of the Dominion Marine Association on this particular issue and have discussed this matter with the department of Finance and brought it to their attention, but of course as you can recognize, this is a question of tax policy which is within the purview and responsibility of the department of Finance and not ourselves.

But we have brought that item to the attention of the department of Finance and they are aware of our support for the Dominion Marine Association's position in regard to this particular item.

The Chairman: You have four minutes left, Mr. Gass.

Mr. Gass: Okay, Mr. Chairman.

Another issue that DMA is concerned about is the bunker fuel oil charge which is at world prices. According to them, it is discriminatory.

I know that in the past, Mr. Forrestall and Mr. Mazankowski have been asking questions on this, but DMA considers it to be of utmost importance and wishes that we had more clarification, if you like, from the department.

• 2130

Following on a question that Mr. Forrestall asked the Minister of Finance, Mr. MacEachen, in the House that the world oil price, which was to go into effect on April 1, has been to deferred to May 1, pending further deliberation. Can you bring us up to date on that and has there been any move toward alleviating that situation?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, over the past several months the Department of Transport has been carrying on discussions with the Departments of Energy, Mines and Resources and Finance. We have consulted very frequently with not only with Dominion Marine Association but also with other marine

[Translation]

plans et demander des soumissions. Et même si elle y parvenait dans les délais fixés, les chantiers navals, ne seraient peut-être pas en mesure de lancer le nouveau navire avant l'expiration du délai. Est-ce que cette question est à l'étude?

Je sais que cela relève du ministère des Finances, mais le ministère des Transports pourrait-il attirer l'attention du ministère des Finances sur cette question et voir si des changements sont possibles, voir si le délai pourrait être prolongé jusqu'à, mettons, 5 ans, période pendant laquelle on pourrait consacrer cet argent exonéré d'impôt à la construction de nouveaux navires.

M. Sinclair: Monsieur le président, je crois que ce dont parle ici M. Gass, c'est le fait que le produit de l'assurance sur tout navire perdu sont tout d'abord à rembourser l'amortissement déduit dans les années passées...

M. Gass: C'est la même chose si le navire est vendu.

M. Sinclair: ... et devient imposable au taux normal de l'impôt sur les sociétés et en outre, il y aurait un impôt sur les gains en capital pour tout montant qui dépasse le coût initial du navire.

Nous sommes bien sympathiques à l'attitude de l'Association maritime canadienne sur ce sujet dont nous avons parlé au ministère des Finances, mais, comme vous le savez, il s'agit de politique fiscale et cela relève exclusivement du ministère des Finances et non de notre ministère.

Mais nous l'avons signalé au ministère des Finances et ils savent que nous appuyons la position adoptée par l'Association maritime à cet égard.

Le président: Il vous reste quatre minutes, monsieur Gass.

M. Gass: C'est très bien, monsieur le président.

Une autre question qui préoccupe l'AMC, c'est celle du coût du mazout établi aux prix mondiaux. D'après l'association, c'est discriminatoire.

Je sais que dans le passé, M. Forrestall et M. Mazankowski ont posé des questions à ce sujet, mais l'association estime que c'est de la plus haute importance et elle voudrait obtenir des précisions du ministère.

Comme suite à une question posée par M. Forrestall au ministre des Finances, M. MacEachen a dit à la Chambre que le prix mondial du pétrole qui devait entrer en vigueur le 1^{er} avril avait été retardé au 1^{er} mai, en attendant d'autres délibérations. Pouvez-vous nous donner des renseignements à jour à ce sujet et nous dire si on fait quelque chose pour alléger la situation?

M. Sinclair: Depuis plusieurs mois, le ministère des Transports a des pourparlers avec le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources et avec celui des Finances. Nous avons consulté très souvent, non seulement l'Association mari-

[Texte]

associations such as the Council of Marine Carriers on the west coast.

With respect to this particular item, we have made extensive representations to both Energy, Mines and Resources and Finance, as have a good many other people, not only shipowners but also various customers of the shipowners who have certain very pronounced views on that particular question. I am unable to report to you at this point in time whether the representations made have had any success at all. The one-month deferral at least might be one small hopeful sign that some more thinking is being done about this particular item which I recognize is of substantial concern to all in the marine industry.

Mr. Gass: There was some suggestion that there might be a plan for a two-price policy presented to the Finance department. Has there been anything on the two-price policy presented to the Finance department in the talks that MOT had with Finance?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we have made all kinds of representations. We have suggested many different alternatives for consideration by Finance and others. The position we have adopted on this particular issue is not significantly different from the Dominion Marine Association or any of the other maritime associations across the country.

Mr. Gass: How is my time, Mr. Chairman?

The Chairman: It has expired.

Mr. Gass: Thank you. I had several other topics but time goes rather quickly.

The Chairman: Thank you Mr. Gass. Mr. Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Dans le document qui s'intitule «Renseignements supplémentaires sur le budget des dépenses», à la page 9, vous faites mention de votre plan national VTM et vous dites, dans ce document:

Une étude en profondeur est actuellement en cours en vue d'évaluer les besoins à long terme des services de gestion du trafic maritime (VTM) pour améliorer la sécurité, protéger l'environnement et réglementer le trafic maritime au Canada.

En gros, qu'est-ce que c'est exactement le VTM, et comment cela va-t-il fonctionner? Vous n'êtes pas sans savoir que plusieurs syndicats maritimes, et même plusieurs compagnies maritimes, compagnies d'exploitation de navires, ont de sérieuses réserves quant à ce programme.

Peut-être que vous pourriez ce soir nous indiquer en résumé ce que c'est, ce que ça veut faire. Est-ce que ça va créer des emplois? Est-ce que ça va éliminer des emplois? Où est-ce que ça va être installé ces trucs-là si on en installe? Parce que moi, je ne suis pas tellement au courant de cela.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we have in place at the present time several vessel-traffic management systems across the country. We have a system called ECAREG which operates on the east coast of the country. We have another system called

[Traduction]

time canadienne, mais aussi d'autres associations maritimes comme le Council of Marine Carriers de la Côte Ouest.

A propos de cette question, nous sommes souvent intervenus auprès du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources et auprès de celui des Finances, comme bien d'autres personnes, non seulement des armateurs, mais aussi des clients des armateurs qui ont des opinions très nettes à propos de cette question. Je ne suis pas en mesure de vous dire si toutes ces démarches ont eu du succès. Le petit décalage d'un mois peut être considéré comme un petit signe d'espoir que l'on continue à réfléchir à cette question, laquelle, je le reconnais, est une grave préoccupation pour toute l'industrie maritime.

M. Gass: On a dit qu'un plan visant à une politique d'un double prix serait peut-être présenté au ministère des Finances. A-t-on présenté une politique comportant un double prix au ministère des Finances au cours de vos pourparlers avec ce ministère?

M. Sinclair: Nous avons fait toutes sortes de démarches. Nous avons demandé au ministère des Finances d'envisager diverses solutions. La position que nous avons adoptée sur cette question n'est pas très différente de celle de l'Association maritime du Dominion ou de toute autre association maritime du pays.

M. Gass: Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

Le président: Il ne vous en reste plus.

M. Gass: Merci. J'avais d'autres questions, mais le temps passe bien vite.

Le président: Merci, monsieur Gass. Monsieur Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

In the document titled supplementary information on estimates, on page 9, mention is made of your national VTM plan and it is stated:

An extensive study is being made to evaluate long term needs of the marine traffic management services to improve security, protect the environment and regulate marine traffic in Canada.

Briefly, what is exactly the VTM and how can that operate? You must be aware that several marine unions and even several shipping companies, shipowning companies have serious reserves concerning that program.

Perhaps you could tonight indicate to us what it is and what it is supposed to do. Will it create jobs? Will it eliminate jobs? Where will that be installed if it is ever installed? Because I, for one, am not very familiar with that.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, nous avons déjà en place plusieurs services de gestion maritime dans le pays. Nous avons un système appelé ECAREG qui fonctionne sur la Côte Est. Nous en avons un autre appelé NORDREG qui fonc-

[Text]

NORDREG which operates in the eastern Arctic. We have a further VTM system on the St. Lawrence River, which has been in operation for several years. There is a vessel-traffic management system on the St. Lawrence Seaway. There is also a vessel traffic management system on the west coast covering Juan de Fuca Strait and the entrance to Vancouver Harbour.

• 2135

So the concept of vessel traffic management systems is nothing new. What is new is that there has been in the recent past a move towards the development of a common set of regulations governing the provision of vessel traffic management services, which are designed to assist and maintain an over-all perspective on vessel traffic in a particular area, and most particularly in areas where we have confined waters or a significant amount of maritime traffic.

Mr. Deniger is quite correct that the first draft of these regulations caused a good deal of concern both in the pilotage community and in the industrial community. We have engaged in a very extensive set of consultations and negotiations, with industry, with the pilots, separately, collectively. There has been a great number of meetings on this particular issue. The issue is narrowing down at the present time towards where we think we see the light at the end of the tunnel in a set of regulations which would be accepted by all. The Federation of the St. Lawrence River and Great Lakes Pilots still has some concerns in this particular area. I expect there is going to be another series of meetings over the next few weeks, as have been continuing during this past winter; the last major one was on January 18. There have been others of a more precise or private nature to enhance and move the subject along. We have had a good deal of open discussions and I think most people will agree that it has been a productive consultation effort. We are not at the final result yet, but I think most people who are involved in this issue believe a good result will be forthcoming very shortly.

Le président: Monsieur Deniger, voulez-vous m'excuser, s'il vous plaît.

Mr. Deniger: Oui, oui.

The Chairman: Mr. Sinclair, you mentioned two terms which are new to me, at least. I wonder if you could explain them briefly. I think you said "ECAREG" and "NORDREG".

Mr. Sinclair: "ECAREG" can probably serve as an example. It is a system whereby vessels approaching Canadian waters from offshore report in to a central traffic centre. They are then interrogated with a set of basic questions to identify them. At the same time as the vessel is responding to the questions put to them, we will be checking with our computer data bank on our record of experience with that vessel and with the master of that vessel. We interrogate them on whether or not all their navigational equipment is operating and functioning, and whether they are in good shape. If they are, then they are cleared to proceed to the next point in the vessel traffic control system. If for any reason they have any deficiencies, then a number of options are open to us to control that

[Translation]

tionne dans l'Est de l'Arctique. Nous en avons un autre dans le Saint-Laurent qui fonctionne depuis plusieurs années. Il y a un service de gestion maritime sur le Saint-Laurent. Il y en a un aussi sur la Côte Ouest, pour le détroit de Juan de Fuca et l'entrée du port de Vancouver.

Le concept de ce service de gestion maritime n'est donc pas nouveau. Ce qui est nouveau, c'est que depuis quelques années, il a commencé à se créer un ensemble commun de règles régissant les services de gestion maritime qui sont conçus pour aider à maintenir une perspective d'ensemble sur la gestion maritime dans une certaine région et surtout dans les régions où nous avons des eaux limitrophes ou des eaux où il y a beaucoup de trafic maritime.

M. Deniger a bien raison de dire que la première rédaction de ces règles avait causé beaucoup d'inquiétude dans le milieu des pilotes et dans le milieu industriel. Nous avons mené beaucoup de consultations et de pourparlers avec l'industrie, puis avec les pilotes, séparément et collectivement. Il y a eu beaucoup de réunions à ce sujet. Le problème est ramené à des proportions plus étroites et nous commençons à voir la lumière au bout du tunnel ainsi qu'un ensemble de règles qui seraient acceptées par tous. La Fédération des pilotes du Saint-Laurent et des Grands Lacs a encore beaucoup d'inquiétude à ce sujet. J'imagine qu'il y aura encore d'autres réunions d'ici quelques semaines, comme il y en a eu tout au long de l'hiver. La dernière grande réunion a eu lieu le 18 janvier. Il y en a eu d'autres d'une nature plus précise et plus privée pour favoriser l'étude de la question. Nous avons eu beaucoup de discussions franches et ouvertes et je pense que la plupart des intéressés reconnaîtront que cet effort de consultation a été productif. Nous n'en sommes pas encore au résultat final, mais la plupart des intéressés croient qu'un bon résultat sera réalisé très bientôt.

The Chairman: Mr. Deniger, will you excuse me please.

Mr. Deniger: Yes, yes.

Le président: Monsieur Sinclair, vous avez utilisé deux termes qui sont nouveaux pour moi. Pourriez-vous les expliquer brièvement. Sauf erreur vous avez dit ECAREG et NORDREG.

M. Sinclair: ECAREG pourrait probablement servir d'exemple. C'est un service en vertu duquel les navires venant du large qui approchent des eaux canadiennes doivent faire rapport à un central du trafic. Ils sont alors interrogés au moyen d'un ensemble de questions de base pour les identifier. En même temps que le navire répond aux questions, notre ordinateur vérifie dans la banque de données ce que nous connaissons de ce navire et de son capitaine. Nous leur demandons si tout leur matériel de navigation fonctionne bien et s'il est en bon état. Si oui, le navire est autorisé à se rendre jusqu'au prochain point de contrôle du trafic maritime. Si, pour une raison ou une autre, il y a des difficultés, alors nous avons différentes formules pour contrôler le mouvement de ce

[Texte]

vessel in its movement, including the direction of it to any nearest Canadian port to effect repairs, either on its own power or under escort, or even under tow.

The Chairman: Thank you very much. Monsieur Deniger. Allez-y s'il vous plaît.

M. Deniger: Le VTM qui se situe le long du Saint-Laurent, est-ce que c'est celui qui est à Pointe-au-Pic? Où est-il situé?

Mr. Sinclair: There is a station at Quebec City, there is another office in Montreal, and we have a new system building to be installed at Les Escoumains.

• 2140

Une voix: Les Escoumains!

M. Deniger: Les Escoumains . . . Je pensais aux Escoumains quand j'ai dit Pointe-au-Pic . . . C'est pas installé encore? C'est pas en opération? Pas encore?

Mr. Sinclair: I did not know.

M. Deniger: Mais vous avez planifié cela dans vos dépenses à venir. Ça va coûter combien, votre centre de contrôle aux Escoumains?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: I would have to re-check my figures. I do not have it . . .

M. Deniger: Plusieurs millions?

Mr. Sinclair: Yes.

M. Deniger: Dix/douze millions?

M. Sinclair: Non.

M. Deniger: Non, pas tant que ça?

Mr. Sinclair: I would estimate about 5 million dollars.

M. Deniger: Quand vous avez dit plus tôt et je vous cite textuellement, a common set of regulations, vous parliez, j'imagine, de règlements qui s'appliqueraient non seulement au Canada, mais sur la scène internationale dans les eaux intérieures? Est-ce que c'est exact ça?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, no, this would apply to all ships, whether coming in from international waters or involved in domestic waters, where there was a vessel traffic management system.

M. Deniger: Présentement, sur le Saint-Laurent, entre Montréal et Québec, est-ce que ça veut donc dire qu'il y a des règlements qui s'appliquent aux navires domestiques, et certains règlements qui s'appliquent aux navires étrangers?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, yes there are, and they are essentially the same regulations.

Mr. Deniger: If they are the same regulations, why would one of VTM's goals be to have a common set of regulations?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, it is because in different parts of the country certain differences have come up, and we felt that there should be a common set of regulations all across the

[Traduction]

navire. Nous pouvons même le diriger vers le prochain port canadien pour y subir des réparations, ou sous son propre pouvoir ou sous escorte, ou même par remorquage.

Le président: Merci beaucoup. Mr. Deniger, you may proceed.

Mr. Deniger: The VTM on the St. Lawrence River, is that the one at Pointe-au-Pic? Where is it located?

M. Sinclair: Il y a une station à Québec et un autre bureau à Montréal. Il y a aussi un immeuble aux Escoumains.

An hon. Member: Les Escoumains.

Mr. Deniger: Les Escoumains. I was thinking of Les Escoumains when I said Pointe-au-Pic. That is not installed as yet? It is not operating? Not yet?

M. Sinclair: Je ne sais pas.

Mr. Deniger: But that has been planned in your future expenditures. How much will that cost, your control center, at Les Escoumains?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Il me faudrait vérifier les chiffres. Je ne les ai pas ici . . .

Mr. Deniger: Several millions?

M. Sinclair: Oui.

Mr. Deniger: Ten or twelve million dollars?

Mr. Sinclair: No.

Mr. Deniger: No, not as much as that?

M. Sinclair: Je dirais environ \$5 millions.

Mr. Deniger: When you said earlier, and I am quoting you textually, a common set of regulations, you were thinking I suppose of regulations that would apply not only to Canada but also on an international basis in domestic waters. Is that correct?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, non cela s'appliquerait à tous les navires, qu'ils viennent des eaux internationales ou des eaux intérieures, où il y aurait un service de gestion du transport maritime.

Mr. Deniger: At the present time, on the St. Lawrence river between Montreal and Quebec city, does it mean that there are regulations applicable to domestic ships and certain regulations applicable to foreign ships?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Oui, il y en a, et ce sont essentiellement les mêmes règlements.

M. Deniger: Si ce sont les mêmes règlements, l'un des objectifs de ce service serait-il d'en arriver à un ensemble commun de règlement?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, parce que dans différentes régions du pays des différences se sont fait jour, nous avons cherché à établir un ensemble commun de règlements pour

[Text]

country against which vessel traffic regulators could be trained and standards established.

Mr. Deniger: I am curious that you have admitted that were merchant companies, unions, that were opposed to the VTM concept, and yet you proceeded with it in Quebec City, you proceeded with it in Montreal, and it is your intention to proceed with it in Les Escoumains. Do you not think it would be wiser to wait until you had some sort of agreement between yourself and the people who are basically the people you are regulating before you actually set out to do something which, from what I understand—and maybe I do not have the same optimism you have—nobody wants?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, as I indicated earlier, the VTM systems have been in operation for some years; perhaps the oldest one in Canada is on the St. Lawrence River. Mariners, particularly, are very sensitive to regulation from the shore. Any change at all, even a comma or a dot on the “i” or a cross on the “t”, gives them some cause for questioning or concern. Perhaps, in some areas, we could have used language that was a little clearer or have taken some of those sensibilities into account. In the early stages of this discussion there were some misunderstandings, that cropped up and clouded the issue. I think, as a result of the discussions that have taken place, a number of those misunderstandings have been cleared up. The concerns of a lot of people have been addressed, and I am still optimistic that an acceptable resolution will be found; I have had that kind of encouragement from both the industry and the Canadian Merchant Service Guild.

Mr. Deniger: It is good that the guild and the pilots and the industry are talking, but my concern is with those people who work in the VTM. Is it a correct analogy to say that they are basically like air traffic controllers, but operating on the seaway or on the waterways? Would you compare their roles in that way?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I do not think I would compare them with air traffic controllers. I think an air traffic controller has a much more precise role than any we would envisage for a maritime regulator.

Mr. Deniger: Try to explain it to me, then, because I am basically a layman. I have a Russian ship coming into the St. Lawrence waterway; he picks up a pilot at Les Escoumains and is travelling down to Montreal. Why would he need that service? What communications will he have with the operator of the VTM? Who will give orders to whom? Where does the captain fit in? Would you tell me exactly how it is going to work, and I hope it is a good answer.

The Chairman: Mr. Sinclair. Is it not always?

Mr. Sinclair: I hope it is, too.

Mr. Deniger: Mr. Mazankowski will pick it up if it is not.

Mr. Sinclair: VTM is a very complicated subject and is not capable of a 45-second response to a question. Suffice it to say that VTM provides a service in terms of indicating the kind of

[Translation]

tout le pays afin de définir des normes et de les enseigner aux contrôleurs du trafic maritime.

M. Deniger: Ce qui m'étonne un peu, c'est qu'après avoir admis que des sociétés de navigation et des syndicats étaient opposés au concept de ce service, vous avez décidé de l'établir à Québec, à Montréal et vous comptez l'établir aux Escoumains. Ne croyez-vous pas qu'il serait plus sage de réaliser auparavant une sorte d'entente entre vous-même et les personnes visées par le règlement, avant de commencer à appliquer une chose dont, si je suis bien renseigné—et je ne partage peut-être pas votre optimisme—personne ne veut.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, comme je l'ai dit, ce système de gestion est en vigueur depuis des années. Il se peut que le plus ancien du Canada soit celui du Saint-Laurent. Les marins sont toujours inquiets chaque fois que des réglementations leur sont imposées depuis la rive. Tout changement, même une virgule, un iota ou la barre dans un t soulève chez eux toutes sortes de questions. Peut-être, dans certains endroits, aurions-nous pu utiliser une phraséologie un peu plus claire qui aurait tenu compte de ces susceptibilités. Au début des pourparlers, certains malentendus sont venus brouiller la question. Par suite de nos discussions, plusieurs de ces malentendus sont maintenant dissipés. Nous avons examiné les préoccupations de beaucoup de personnes intéressées et j'ai toujours bon espoir que nous trouverons une solution acceptable. J'ai été encouragé en ce sens par l'attitude de l'industrie et de la Guilde canadienne de la Marine marchande.

M. Deniger: Il est bon que la Guilde, les pilotes et l'industrie se rencontrent pour discuter, mais ce qui m'inquiète, ce sont les gens qui travaillent dans ce service de gestion. L'analogie est-elle valable si l'on dit qu'ils sont au fond comme les contrôleurs du trafic aérien, sauf qu'ils travaillent sur la voie maritime ou sur les cours d'eau. Leurs rôles sont-ils ainsi comparables?

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne crois pas que je les comparerais avec les contrôleurs de l'air. A mon avis, un contrôleur de l'air a un rôle bien plus précis que ce que l'on pourrait imaginer pour un contrôleur maritime.

M. Deniger: Dans ce cas, essayez de me l'expliquer, car je suis à cet égard un profane. Disons qu'un navire russe arrive dans le Saint-Laurent, prend un pilote aux Escoumains et se dirige vers Montréal. Pourquoi a-t-il besoin de ces services? Quelles communications aura-t-il avec l'opérateur du VTM? Qui donnera des ordres à qui? Quel est le rôle du capitaine? Pourriez-vous me dire exactement comment cela fonctionne? Et j'espère avoir une bonne réponse.

Le président: Monsieur Sinclair. Ne sont-elles pas toujours bonnes?

M. Sinclair: J'espère aussi qu'elle le sera.

M. Deniger: Si elle ne l'est pas, M. Mazankowski s'en apercevra.

M. Sinclair: Le VTM est un service très compliqué capable de fournir une réponse à une question en 45 secondes. Le VTM fournit un service au moyen de données sur la sorte de trafic

[Texte]

traffic that the ship coming up river will encounter and any conditions that might be of concern to the pilot or master aboard that vessel. It warns them of any problems that might occur and keeps a watch on the traffic on the river. The item which you referred to in terms of directions or instructions is really the heart of the concern of all parties at this particular point in time.

I have charged the Commissioner of the Coast Guard, Admiral Collier, with the responsibility for overseeing these negotiations. Admiral Collier, being a former navy man with a good appreciation of what is required on the bridge of a ship, I think has a good deal of credibility with the community and has spearheaded on a very direct and personal basis the consultations that have taken place. He understands very clearly the sensitivities to the words "directions, instructions," etc. and I think has made some substantial moves toward alleviating the concerns that were expressed earlier.

Mr. Deniger: I will be watching that one closely, Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: I have no doubt you will. A lot of others who have a direct and personal interest in it are watching very closely, too.

The Chairman: Merci, monsieur Deniger.

Our final questioner today is Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Sinclair, in answer to a previous question you talked in rather glowing terms and with some degree of optimism about the ability of Canadian ports to compete and to be effective and efficient. Yet on page 6 of your main estimates supplement you talk about the continuing loss of traffic to United States ports on the west coast; that it is being closely monitored with a view to identifying causes and proposing solutions for this erosion of trade.

What do you mean by that? Could you elaborate on that statement, and then perhaps I might have some follow-up questions.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: On the west coast of this country we are at the present time victims of a desire by many of the shipping lines to have one port of call on the North American continent. Many of the ships coming to North America have cargo on board, the greater percentage of which is destined for points within the United States, so there has been a substantial tendency for them to go to United States ports like Seattle or San Francisco. They then use very low cost land-bridge rates to move that cargo into Canada and then on to whatever the destination might be.

I think the recent announcement by the minister that the Vanterm Terminal in Vancouver is to be expanded and enhanced and a third container crane added will provide that much more incentive for shipping lines who develop Canadian cargoes to come into the port of Vancouver and to be able to get an excellent turnaround at the port of Vancouver.

[Traduction]

que le navire rencontrera dans le fleuve et sur toute autre condition susceptible d'intéresser le pilote ou le capitaine. Il les avertit des problèmes possibles et surveille le trafic sur le fleuve. Le point que vous soulevez au sujet des directives ou instructions, c'est vraiment le cœur du problème pour toutes les parties intéressées en ce moment.

J'ai confié à l'amiral Collier, commissaire de la garde côtière, la responsabilité de surveiller ces négociations. L'amiral Collier, ancien marin, a sûrement une bonne idée des choses requises à bord d'un navire et je pense qu'il a beaucoup de crédibilité dans le groupe. Il a mené de façon directe et personnelle les consultations qui ont eu lieu. Il comprend très clairement les points sensibles que des mots comme directives et instructions peuvent toucher. Je pense qu'il a déjà fait beaucoup pour calmer les appréhensions qui s'étaient manifestées.

M. Deniger: Je vais surveiller cela de près, monsieur Sinclair.

M. Sinclair: J'en suis certain. D'autres personnes directement et personnellement intéressées la surveillent aussi très étroitement.

Le président: Thank you, Mr. Deniger.

Le dernier membre à poser des questions aujourd'hui sera M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci monsieur le président. En réponse à une question, monsieur Sinclair, vous avez parlé avec enthousiasme et même avec optimisme de la capacité des ports canadiens de livrer une concurrence effective et efficace. Pourtant, à la page 6 de votre supplément au budget des dépenses, vous parlez de la perte continue de trafic aux ports des États-Unis sur la Côte Ouest. Vous dites que cette situation est surveillée de près afin d'en rechercher les causes et de proposer des solutions à cette perte de commerce.

Que signifie cela? Pourriez-vous nous donner des précisions? Ensuite, j'aurai peut-être d'autres questions à poser.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Sur la Côte Ouest du pays, nous sommes présentement victimes d'un désir manifesté par beaucoup de sociétés de navigation qui veulent avoir un seul port d'escale sur le continent nord-américain. Beaucoup de navires arrivent en Amérique du Nord avec des cargaisons en grande partie destinées à des endroits aux États-Unis. C'est pourquoi ils ont tendance à se rendre dans des ports américains comme Seattle ou San Francisco. Ils ont ensuite accès à des tarifs de transport très peu élevés pour apporter leur cargaison au Canada et jusqu'à leur point de destination.

La récente annonce faite par le ministre au sujet de l'expansion de la gare Vanterm à Vancouver et de l'addition d'une troisième grue de conteneurs sera une nouvelle incitation pour les navires qui transportent des cargaisons canadiennes à venir au port de Vancouver et à y obtenir un service très rapide.

[Text]

Mr. Mazankowski: Is not part of the problem the continual labour strikes that we had a few years ago? Has that been partly responsible for the diversion?

• 2150

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, certainly any labour disruption does cause shippers and shipowners concern. I think there might have been in the past some concern expressed by various shippers or shipowners with respect to the reliability of the labour situation in Vancouver, but I think the track record, over the past three to four years particularly, has demonstrated a reliability and an absence of labour strife and walk-outs in the port of Vancouver that have gone some distance towards re-establishing a reputation.

Mr. Mazankowski: If that is not a factor, then, surely with our lower Canadian dollar and the fact that, and I am assuming, our relative costs in terms of wharfing and berthing are less in Canada than in competitive ports in the United States, is that not enough to compensate and attract this traffic you refer to that is going to the United States and then using land bridging to distribute the product? I find that somewhat difficult to reconcile. Or am I incorrect in assuming that there are advantages in terms of our fees vis-à-vis the United States?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think, by and large, our port charges are somewhat less than those in the United States.

Mr. Mazankowski: Right, and we have the advantage of the dollar.

Mr. Sinclair: And we have the advantage of the lower Canadian dollar.

Mr. Mazankowski: We should be in a tremendously favourable competitive position then.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think the growth rate that has been shown in the past couple of years by the port of Vancouver, particularly in container traffic and the manifestation of that in the expansion that was announced last week, serves as a definite indication that the port of Vancouver is getting a fair share of that traffic. It is extremely difficult to compete with a two-stop operation as opposed to a one-stop operation, particularly for those very large container ships. That is, I think, probably the biggest single problem that Vancouver is faced with.

Mr. Mazankowski: I take it, then, when you suggest in your document here you are proposing solutions that one of the solutions was that which was announced last week. Do you any others up your sleeve?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, not up my sleeve.

Mr. Mazankowski: On the drawing boards?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think Mr. Franche would like to add a comment.

Mr. Mazankowski: Fine. I am always interested in hearing what Mr. Franche has to say.

The Chairman: Mr. Franche.

[Translation]

M. Mazankowski: Une partie du problème ne vient-elle pas des nombreuses grèves que nous avons connues il y a quelques années? Ne sont-elles pas responsables en partie de cette perte de commerce?

M. Sinclair: Il est certain, monsieur le président, que les conflits de travail inquiètent les armateurs et les sociétés de navigation. Dans le passé, il se peut que certains d'entre eux aient exprimé des doutes au sujet de la fiabilité de la situation de la main-d'œuvre à Vancouver, mais si l'on regarde le dossier des trois ou quatre dernières années, on verra, je pense, que cette fiabilité est établie et que l'absence de tout conflit ouvrier ou de débrayage dans le port de Vancouver a beaucoup contribué à rétablir la réputation du port.

M. Mazankowski: Si ce n'est pas un facteur, il me semble que notre dollar canadien dévalué, ainsi que nos frais de quaiage et d'amarrage moins élevés au Canada que dans les ports concurrents des États-Unis devraient compenser et attirer chez-nous ce trafic dont vous dites qu'il va aux États-Unis pour ensuite utiliser le trafic au sol pour terminer la distribution du produit. Il me semble que c'est difficile à concilier. Ai-je tort de supposer que nos droits de mouillage sont avantageux par rapport à ceux des États-Unis?

M. Sinclair: Monsieur le président, je crois que d'une façon générale nos droits portuaires sont moins élevés que ceux des États-Unis.

M. Mazankowski: Bon, et ensuite, le dollar dévalué nous donne un avantage.

M. Sinclair: Oui, nous avons l'avantage du dollar canadien dévalué.

M. Mazankowski: Nous devrions donc être dans une position de concurrence extrêmement favorable.

M. Sinclair: Monsieur le président, je crois que le taux de croissance du trafic conteneur dans le port de Vancouver au cours des deux dernières années et la manifestation de cette expansion traduite dans l'annonce de la semaine dernière constituent une indication très nette que le port de Vancouver obtient sa juste part de ce trafic. Il est extrêmement difficile, pour une opération à deux escales, de concurrencer une opération à une seule escale, surtout pour ces grands navires porte-conteneurs. Je pense que c'est là le principal grand problème qui se pose au port de Vancouver.

M. Mazankowski: Si je comprends bien, quand vous dites dans votre document que vous allez proposer des solutions, l'une de ces solutions est celle qui a été annoncée la semaine dernière. En avez-vous bien d'autres dans votre manche?

M. Sinclair: Monsieur le président, non, pas dans ma manche.

M. Mazankowski: A l'état de projet?

M. Sinclair: Monsieur le président, je crois que M. Franche voudrait ajouter un commentaire.

M. Mazankowski: C'est très bien. Je suis toujours très intéressé d'entendre M. Franche.

Le président: Monsieur Franche.

[Texte]

Mr. Franche: Mr. Chairman, in Vancouver we have one-way diversion and not the opposite way, unfortunately. One of the causes, amongst others, is the stuffing and de-stuffing clause, the labour agreements in Vancouver that do not exist in Seattle, and let us not forget that.

We have increases in container traffic, which is why we are expanding, because often a container facility with only two cranes has some disadvantages compared to three cranes for two berths and the numerous number of cranes in Seattle. Our charges are competitive but they are a little tougher competitively when you combine the stopover of a ship in Seattle which is very, very close to Vancouver in terms of land distances, and therefore there is no interest for many of those ships to go to Vancouver. They will stop and load their cargo, truck it or get it on the rail and it is gone.

There is also another factor. When you look at containers whose destination is basically the Toronto area, if there is no return cargo for that empty container it gets very expensive and you get back into your stuffing and de-stuffing clause or trying to get it by some means through the U.S. ports, through American railroads and into the Toronto area. That is part of the problem and, again, granting of taxes in Halifax versus the reverse situation in Seattle.

Mr. Mazankowski: Mr. Franche, the stuffing and de-stuffing issue, is that ever going to be reconciled or is it something that we are just going to have to live with? Can you live with it?

Mr. Franche: In the labour field, it is very difficult at times...

• 2155

Mr. Mazankowski: Is there any progress being made?

Mr. Franche: I would hope that the labour scene—and I may be indulging in wishful thinking right now—on the B.C. coast would become mature enough to recognize that. There is another factor, however, which is that in the United States, the stuffing and destuffing clause does exist on the east coast and it is now being challenged in the Supreme Court, and Seattle is watching that situation. If it was broken some union leaders in the United States have said, there is no agreement on the east coast and they will go back to negotiating a new clause to re-impose it. Now whether that itself will have impact at Seattle, I do not know. It may be that part of the unfortunate solution will be in the south.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Sinclair, is anything being done with regard to developing an overall policy as it relates to northern Canada, given the mineral resource activity? Is that a matter that is currently on the drawing boards?

The Chairman: Mr. Franche, or Mr. Sinclair.

[Traduction]

M. Franche: Monsieur le président, à Vancouver nous n'avons malheureusement qu'une déviation à sens unique. L'une des causes, parmi d'autres, c'est la clause du chargement et du déchargement que nous avons dans les conventions collectives à Vancouver et qui n'existent pas à Seattle, ne l'oublions pas.

Nous avons des augmentations dans le trafic des conteneurs et c'est pourquoi nous agrandissons nos installations parce que, souvent, une installation transconteneurs à une seule grue offre des désavantages par rapport à une installation à trois grues pour deux quais et par rapport au grand nombre de grues du port de Seattle. Les droits que nous percevons sont concurrentiels, mais cet avantage est perdu quand on les combine avec les droits d'escale à Seattle, qui est très très rapproché de Vancouver, par terre, ce qui fait que beaucoup de ces navires ne sont pas intéressés à se rendre à Vancouver. Ils font une escale, déchargent leur cargaison, le transportent par camions jusqu'au chemin de fer et c'est tout.

Il y a un autre facteur quand on considère le cas des conteneurs destinés surtout à la région de Toronto. S'il n'y a pas de marchandises à remporter dans les conteneurs vides, le transport devient très coûteux et c'est là qu'entre en fonction la clause du chargement et du déchargement. L'autre solution est d'essayer de passer par des ports américains, par les chemins de fer américains pour expédier la marchandise à Toronto. C'est là une partie du problème et il y a aussi le remboursement des impôts à Halifax par rapport à la situation inverse à Seattle.

M. Mazankowski: Monsieur Franche, ces clauses spéciales dont vous avez parlé, est-ce là une question qui se règlera un jour ou est-ce une chose à laquelle nous devons nous habituer? Pouvez-vous vous en tirer?

M. Franche: Dans le domaine du travail, il est parfois très difficile...

M. Mazankowski: Y a-t-il progrès?

M. Franche: J'espère que le monde du travail—et c'est peut-être rêver en couleurs—sur la côte de la Colombie-Britannique, deviendra assez adulte pour s'en apercevoir. Il y a cependant un autre facteur et c'est le fait qu'aux États-Unis, la même clause de chargement et de déchargement existe sur la côte Est et est maintenant soumise à la Cour suprême. Seattle surveille la situation. Si la clause devait être supprimée, certains chefs syndicaux américains ont dit qu'il n'existerait plus de convention sur la côte Est et qu'ils recommenceraient à négocier une nouvelle clause pour la réimposer. J'ignore, pour l'instant, s'il y aura des conséquences pour Seattle. Il se peut qu'une partie de la solution malheureuse se trouve dans le sud.

M. Mazankowski: Monsieur Sinclair, se fait-il quelque chose au sujet de l'élaboration d'une politique maritime d'ensemble pour le nord du Canada, étant donné l'exploitation de nos richesses minérales? Cette question est-elle à l'état de projet?

Le président: Monsieur Franche, ou Monsieur Sinclair.

[Text]

Mr. Sinclair: With respect to the Canadian Arctic and northern Canada in general, I would not go so far as to say there is an overall strategy in place. As far as the Department of Transport is concerned we are trying to play a very active role to ensure a Canadian presence in the Canadian Arctic. As Mr. Mazankowski knows very well, we have employed the *M.V. Arctic* to show the flag and attempt to lead the way in that regard. We have worked with other Canadian companies to attempt to establish a presence in our Canadian Arctic.

Mr. Mazankowski: Do you see the need for a clear-cut definition of government policy in that whole field, given the potential of increased activity and the need to have some rather clear cut guidelines from the federal government's viewpoint? I guess I am asking if, over the next three or four years, are we going to go along in sort of an ad hoc way and look at each one of these on a case-by-case basis, or do you envision sort of a global policy development for that?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think the moves that are there in the Canadian Arctic, and which are substantial at the present time and involve the oil and gas industry and the transportation of that oil and gas to southern Canadian ports is significant. The fact that that kind of movement falls within our coasting trade laws which reserve that kind of traffic for commonwealth ships could be said to be part of an overall strategy.

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Sinclair: The kinds of development that seem to attract foreigners into the Canadian Arctic tend to be more of the mineral development nature. But in those particular areas, as you may recall and with your assistance in the past, we have had some success in dealing with Cominco and the Nanisivik mine, and we will continue in those endeavours to try and foster a Canadian presence with respect to that kind of traffic.

The Chairman: This is your final question, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Okay, if it is my final question, then I have to talk about something that I brought up the other day which Mr. Sinclair chose not to respond to, but I am going to put him on the spot.

I brought up the fact when the minister was present, about whether or not it might not be worthwhile considering the transferral of the water transport section of the surface transportation administration, into marine. When I read the program description of water transport under Canadian surface transportation it says that it is for the development, implementation and monitoring of policies and programs in the operation of certain coastal steamship and ferry services for which Canada is responsible, particularly those under the terms of unions and confederations. When I look at the size of the budget, \$181 million out of some \$280 million, it is a significant portion, and while I recognize the historical and traditional connection to the surface mode, in terms of providing the kinds of expertise and know-how, which I am sure are required

[Translation]

M. Sinclair: Pour ce qui est de l'Arctique canadien et du nord en général, je n'irais pas jusqu'à dire qu'il y a déjà en place une stratégie d'ensemble. Pour ce qui concerne le ministère des Transports, nous essayons de jouer un rôle très actif afin d'assurer une présence canadienne dans l'Arctique. Comme M. Mazankowski le sait très bien, nous avons utilisé le *MV Arctic* pour manifester notre présence et essayer de donner l'exemple. Nous avons travaillé avec d'autres compagnies canadiennes pour essayer d'établir notre présence dans l'Arctique canadien.

M. Mazankowski: Croyez-vous qu'il soit nécessaire d'avoir une définition très précise de la politique du gouvernement dans tout ce domaine, vu la possibilité d'une activité accrue et le besoin d'avoir des directives assez bien définies du point de vue du gouvernement fédéral? Ce que je demande, en fait, c'est si d'ici trois ou quatre ans, nous continuerons à régler les questions sur une base ponctuelle ou si nous envisageons de définir une sorte de politique globale?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, je crois que les développements qui se produisent dans l'Arctique et qui sont déjà considérables, développements qui comprennent le pétrole et le gaz, ainsi que le transport de ce pétrole et de ce gaz vers des ports canadiens est très significatif. Le fait que ce genre de transport relève de nos lois côtières qui réservent ce genre de trafic à des navires du Commonwealth pourrait bien être considéré comme faisant partie d'une stratégie d'ensemble.

M. Mazankowski: Oui.

M. Sinclair: Ce qui semble attirer les étrangers dans l'Arctique canadien, c'est surtout l'exploitation de nos minéraux. Mais dans ces domaines, comme vous vous en souviendrez, et avec votre appui dans le passé, nous avons connu certains succès dans nos transactions avec Cominco et avec la mine Nanisivik, et nous continuerons ces initiatives pour essayer d'assurer une présence canadienne à l'égard de ce genre de trafic.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Très bien, si c'est ma dernière question, je devrai revenir sur une chose dont j'ai parlé l'autre jour et à laquelle M. Sinclair a choisi de ne pas répondre mais je vais essayer de l'amener à se prononcer.

Quand le ministre était ici, j'ai demandé s'il ne serait pas approprié de songer à transférer dans l'administration des transports par eau la section des transports par eau qui se trouve dans l'administration du transport de surface. Si je lis la description du programme du transport maritime sous le titre des programmes canadiens de transport de surface, je vois qu'il vise à l'élaboration, la mise en application et la surveillance de politiques et de programmes en vue de l'exploitation de certains services de navires à vapeur côtiers et de traversiers dont le Canada est responsable, en particulier ceux prévus lors de l'union et de la Confédération. Si je regarde le montant du budget, c'est \$181 millions sur \$820 millions, soit une fraction importante. Je connais toute l'histoire et la tradition qui se rattachent au mode des transports de surface, mais pour ce qui

[Texte]

in the discharge of that obligation and responsibility, it would seem to me eminently valid to have that section posted under the main administration. Obviously, there are some reasons pro and con, but I would like to have them.

• 2200

The Chairman: Do you want to tackle that one, Mr. Sinclair?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am not sure that I have a choice. First of all, I think a large portion of the expenditures reflect a contractual arrangement between Transport Canada and CN Marine.

Mr. Mazankowski: Yes, that is right, about \$148 million.

Mr. Sinclair: That is correct. Therefore, there is not as close a relationship as you would describe in the kind of expertise needed. It is not as if the Department of Transport ran the ferry service per se. It is run by CN Marine under a contractual relationship, so I think that puts it at one stage removed from departmental operations.

Mr. Mazankowski: Yes, but you are still dealing with water vessels, not rail cars and locomotives. Come on now!

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, let me put it another way.

The Chairman: By all means.

Mr. Sinclair: I have had no particular ambition to assume responsibility for that program. Mr. Mazankowski places me at somewhat of a disadvantage, but if you want a personal expression of opinion, that is it.

Mr. Deniger: Could I have a supplementary on that, if Mr. Mazankowski will allow me?

Mr. Mazankowski: Sure I will.

Mr. Deniger: Why is it that you do not have any special disposition to have that additional responsibility, because, as Mr. Mazankowski pointed out, it is water, ships and vessels?

The Chairman: I am not really sure that members are being fair to Mr. Sinclair because I believe that is a question that properly should be put to the minister rather than an official, but I am certainly prepared to let Mr. Sinclair have a go at it.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, when I assumed this responsibility I asked somewhat the same question, and I got an answer in two parts. The first part said that the definition of a ferry service was really just a bridge between two land services. The second part of the response was that I should not touch it with a 10-foot barge pole. I have found both explanations to be quite valid.

The Chairman: Thank you very much. Before we adjourn I simply want to set the record straight. In adjourning the morning session of the committee I said that the meeting would adjourn until 3.30 this afternoon. The record will show that and I want to simply point out that because of some rather unusual procedures in the House this afternoon, and

[Traduction]

est de fournir les compétences et le savoir-faire dont on a certainement besoin pour s'acquitter de cette fonction et assumer cette responsabilité, il me semblerait tout à fait logique que cette section soit rattachée à l'administration principale. De toute évidence, il y a du pour et du contre, mais j'aimerais connaître les deux.

Le président: Voulez-vous essayer de répondre, monsieur Sinclair?

M. Sinclair: Monsieur le président, j'imagine que je n'ai pas le choix. Tout d'abord, je crois qu'une large tranche des dépenses reflète une entente contractuelle entre Transport Canada et CN Marine.

M. Mazankowski: C'est exact, c'est environ 148 millions.

M. Sinclair: C'est cela. Par conséquent, il n'y a pas un rapport aussi étroit qu'on pourrait le croire dans le genre des compétences nécessaires. Ce n'est pas comme si le ministère des Transports administrait lui-même le service de traversier. Ce service est administré par la CN Marine en vertu d'une entente contractuelle de sorte que l'opération ne relève pas directement du ministère.

M. Mazankowski: C'est exact, mais vous vous occupez quand même de navires, non de wagons de chemin de fer et de locomotives. Allons donc.

M. Sinclair: Permettez-moi de l'expliquer d'une autre façon.

Le président: Je vous en prie.

M. Sinclair: Je n'ai pas du tout l'ambition d'assumer la responsabilité de ce programme. M. Mazankowski me met un petit peu dans l'eau bouillante, mais si vous voulez mon opinion personnelle, c'est cela.

M. Deniger: Pourrais-je poser une question supplémentaire, si M. Mazankowski le permet?

M. Mazankowski: Certainement.

M. Deniger: Pourquoi n'êtes-vous pas disposé à assumer cette responsabilité supplémentaire étant donné que, comme M. Mazankowski l'a signalé, vous vous occupez de navires et de bateaux?

Le président: Je ne suis pas certain que les députés soient tout à fait justes envers M. Sinclair, car à mon avis, cette question devrait se poser au ministre plutôt qu'à un fonctionnaire, mais je suis tout à fait disposé à laisser M. Sinclair s'expliquer s'il le désire.

M. Sinclair: Monsieur le président, quand j'ai assumé cette responsabilité, j'ai posé à peu près la même question et j'ai obtenu une réponse en deux parties. La première partie disait qu'un service de traversiers n'était guère autre chose qu'un pont entre deux services de surface. La seconde partie de la réponse, c'est que je devrais m'en tenir éloigné comme la peste. J'ai trouvé les deux explications très valables.

Le président: Merci beaucoup. Avant de lever la séance, j'aimerais préciser certaines choses. Quand nous avons mis fin à la séance du matin, j'ai dit que le comité se réunirait de nouveau à 3 h 30 de l'après-midi. Ce sera écrit dans notre compte rendu. Je voudrais seulement signaler qu'à cause de certaines procédures très inhabituelles à la Chambre cet après-

[Text]

because we are creatures of the House, we were unable to have our session this afternoon at 3.30. Since there will be an apparent blank in the record, I simply wanted to state that there was no meeting at 3.30, that we did not resume hearings until 8 p.m. evening.

Between my clerk and myself we have designed a different system of adjourning a meeting so I want to advise members that our next meeting is scheduled for 3.30 p.m. Wednesday, April 8, 1981, when we will consider the votes listed under the surface transportation program. That meeting will be held in Room 200, West Block. I want members to note that, please. That is tomorrow.

• 2205

Having said that, this meeting is now adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

midi, et parce que nous sommes des créatures de la Chambre, nous n'avons pu tenir notre séance à 3 h 30 cet après-midi. Comme il semblera y avoir un vide dans le compte rendu, je tiens à préciser qu'il n'y a pas eu de séance à 3 h 30 et que nous nous sommes réunis seulement à 8 heures du soir.

Mon greffier et moi avons trouvé une nouvelle méthode de lever une séance et c'est pourquoi je veux avertir les membres que notre prochaine réunion aura lieu à 3 h 30 de l'après-midi, le mercredi 8 avril 1981. Nous examinerons alors les crédits inscrits sous le programme des transports de surface. Cette réunion aura lieu à la salle 200 de l'Édifice de l'Ouest. J'aimerais que les membres en prennent note, s'il vous plaît. C'est demain.

Cela dit, j'aimerais maintenant déclarer que la séance est levée.

APPENDIX "TRPT-14"

APPENDICE «TRPT-14»

April 6, 1981

Le 6 avril 1981

Mr. Maurice A. Dionne,
Chairman,
Standing Committee on Transport,
House of Commons,
Room 261, West Block,
Ottawa, Ontario.
K1A 0A7

M. Maurice A. Dionne,
Président du Comité
permanent des transports,
Chambre des communes,
Pièce 261, Édifice de l'ouest,
Ottawa (Ontario)
K1A 0A7

Dear Mr. Dionne:

During the April 1, 1981 meeting of the Standing Committee on Transport I agreed to forward the Committee information on emergency planning and payment of grants-in-lieu-of-taxes at the Port of Vancouver.

Mrs. Margaret Mitchell, M.P. asked what kinds of taxes are being paid in the form of grants-in-lieu-of-taxes at the Port of Vancouver and in another question, asked who is responsible for emergency planning and coordination at the Port of Vancouver.

Attached please find this information, which I hope the members of the Standing Committee will find satisfactory. Should there be any further inquiries, I would be pleased to answer them.

Yours sincerely,

Pierre A. H. Franche,
Chairman.

Att.

EMERGENCY SERVICES PORT OF VANCOUVER

A. EMERGENCY PLANNING:

1. Emergency plans are in place at the Port of Vancouver for the purpose of responding to emergencies on Board property, land or water. The plan is regularly used in the event of an emergency. The General Manager of the port has the responsibility for emergency planning and its coordination. Emergency planning is centered on the National Harbours Board Police which operates a 24-hour service. The emergency plan provides for a fan-out system of contacts, response and assistance within the port through the Harbour Master. The fan-out system then extends externally to local police, fire services, rescue services (ambulance, medical, Coast Guard, Canadian Forces). In the case of a rail derailment, the harbour police, in addition to calling for rescue services, would set up perimeter control, alert railways, and call for experts in the handling of chemicals and dangerous goods.

Monsieur,

Au cours de l'assemblée du 1^{er} avril 1981 du Comité permanent des transports, j'ai convenu de faire parvenir au Comité des renseignements sur la planification d'urgence et le versement de subventions en guise de taxes au port de Vancouver.

M^{me} Margaret Mitchell, député, m'a demandé en premier lieu des renseignements sur le genre de taxes qui sont payées sous forme de subventions en guise de taxes au port de Vancouver, et en second lieu, le nom des responsables de la planification et de la coordination d'urgence au port de Vancouver.

Vous trouverez ci-joints tous les renseignements demandés. J'ai bon espoir que les membres du Comité permanent en seront satisfaits. Je me ferai un plaisir de répondre à toute autre demande de renseignement.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président,
Pierre A. H. Franche

p.j.

SERVICES D'URGENCE PORT DE VANCOUVER

A. PLANIFICATION D'URGENCE

1. Des plans d'urgence sont prévus au port de Vancouver pour intervenir dans les cas d'urgence qui peuvent survenir sur les propriétés du Conseil, soit sur l'eau, soit sur la terre. Les mesures sont utilisées de façon régulière dans des situations d'urgence. Le directeur général du port est responsable de la planification et de la coordination d'urgence. La planification d'urgence gravite autour de la force policière du Conseil des ports nationaux qui assure un service ininterrompu. Le plan d'urgence prévoit un système graduel de contacts, d'intervention et d'aide au sein du port, par l'entremise du maître de port. Ce système est également relié aux services locaux de police, de lutte contre les incendies et de sauvetage (services d'ambulance, services médicaux, la Garde côtière, les Forces canadiennes). Dans le cas d'un déraillement, la force policière du port a non seulement recours à des services de sauvetage, mais elle établit une zone de sécurité, alerte les chemins de fer et fait appel à des experts

B. EMERGENCY PREVENTION INSPECTORS:

The Port of Vancouver has four departments that are involved in minimizing the risk of accident resulting from dangerous or hazardous materials.

—*Harbour Master*; administers NHB regulations (By-Law A-1) which includes the control and movement of dangerous or hazardous goods. Administers procedures for the issue and control of permits, required prior to movement into or through the Port of Vancouver, and relates to the handling of such goods.

—*The Fire and Safety Officer* (NHB) co-ordinates and ensures that efficient safety and fire control programs are in effect at all times. In conjunction with the Municipal Fire Departments and appropriate NHB Officers, he also provides on the scene advice and direction in the event of an emergency.

—*Superintendent of Police* (NHB) co-ordinates the emergency plan initially, enforces NHB By-Laws and Policies, maintains a 24 hour security service within the Port, co-ordinates emergency plans with other police departments.

—*The Port Engineer* administers the provision of fire and safety equipment in/on harbour facilities, co-ordinating the requirements of the Fire and Safety Officer in this respect.

GRANTS IN LIEU OF TAXES PORT OF VANCOUVER

The Port of Vancouver pays grants-in-lieu-of-taxes to the cities of: Vancouver, North Vancouver, Burnaby, West Vancouver, Port of Moody and the District of North Vancouver. These taxes are on all the port's properties that are not leased, excluding some exemptions as per the Municipal Grants Act such as wharves, machinery, etc. The assessed value is based on total land subject to taxes, improvements subject to general taxes and improvements subject to school taxes. The only deduction allowed is for the service of police protection which is not needed for the port's property, as the port has its own police force. The amount of the deduction allowed totals approximately \$150,000.

In 1980, we expect the tax bill to be approximately 2.5 million.

The estimated 1981 budget amount for grants-in-lieu-of-taxes is \$3.6 million. The deduction for police costs, according to the new Municipal Grants Act will not be allowed in 1981.

du traitement de produits chimiques et de marchandises dangereuses.

B. INSPECTEURS DE LA PRÉVENTION DES SITUATIONS D'URGENCE:

Quatre sections du port de Vancouver participent à la diminution des risques d'accidents dus à des produits dangereux.

—*Le maître de port*; il administre les règlements du CPN (Règlement A-1), qui comprennent le contrôle et l'acheminement de produits dangereux. Il administre les formalités relatives à la délivrance et au contrôle des permis qui doivent être obtenus avant d'acheminer des marchandises dangereuses dans le port, et qui se rapportent au traitement de marchandises de ce genre.

—*L'agent des incendies et de la sécurité* (CPN); il coordonne les programmes de sécurité et de lutte contre les incendies, veille à leur efficacité et s'assure qu'ils sont toujours prêts à être utilisés. De concert avec les services municipaux de lutte contre les incendies et les agents du CPN intéressés, il se rend également sur place dans des situations d'urgence pour fournir des conseils et des directives.

—*Le surintendant de la force policière* (CPN); il coordonne le plan d'urgence de façon initiale, assure la mise à exécution des règlements et des politiques du CPN, maintient un service de sécurité ininterrompu dans le port, et coordonne les plans d'urgence avec d'autres services policiers.

—*L'ingénieur du port*; il gère l'approvisionnement en matériel de sécurité et de lutte contre les incendies au sein des installations portuaires, et coordonne les besoins de l'agent des incendies et de la sécurité à cet égard.

SUBVENTIONS EN GUISE DE TAXES PORT DE VANCOUVER

Le port de Vancouver verse des subventions en guise de taxes aux municipalités suivantes: Vancouver, North Vancouver, Burnaby, West Vancouver, Port of Moody et le District de North Vancouver. Ces taxes s'appliquent à toutes les propriétés du port qui ne sont pas louées, à l'exception de certaines exemptions conformément à la Loi sur les subventions aux municipalités, comme les appointements, la machinerie, etc. La cotisation établie est basée sur la totalité des terrains sujets aux taxes, aux améliorations sujettes aux taxes générales et aux améliorations sujettes aux taxes scolaires. La seule déduction permise est celle relative au service de protection policière, qui n'est pas nécessaire pour les propriétés du port, étant donné que le port possède sa propre force policière. Le montant de la déduction permise s'élève à environ \$150,000.

En 1980, on s'attend à ce que la facture de taxes s'élève à environ 2.5 millions de dollars.

Le budget estimatif de 1981 prévoit des dépenses de 3.6 millions de dollars pour les subventions en guise de taxes. D'après la nouvelle Loi sur les subventions aux municipalités, la déduction relative aux coûts des services policiers ne sera pas permise en 1981.

APPENDIX "TRPT-15"

APPENDICE «TRPT-15»

April 6, 1981

Le 6 avril 1981

Mr. Maurice A. Dionne,
Chairman,
Standing Committee on Transport,
House of Commons,
Room 261, West Block,
Ottawa, Ontario.
K1A 0A7

M. Maurice A. Dionne,
Président du Comité
permanent des transports,
Chambre des communes,
Pièce 261, Édifice de l'ouest,
Ottawa (Ontario)
K1A 0A7

Dear Mr. Dionne:

During the April 1, 1981 meeting of the Standing Committee on Transport I agreed to forward the Committee information on National Harbours Board charges at its eastern ports. Mr. Fred McCain, M. P. requested data concerning 1980 National Harbours Board tariff increases on the East Coast.

Attached please find this information entitled "The National Harbours Board Wharfage Charges Tariff By-Law (B-3)". I hope that the members of the Standing Committee will find this satisfactory. Should there be any further inquiries, I would be pleased to answer them.

Yours sincerely,

Pierre A. H. Franche,
Chairman.

Monsieur,

Lors de l'assemblée du 1er avril 1981 du Comité permanent des transports, j'ai convenu de transmettre au Comité des renseignements sur les droits imposés par le Conseil des ports nationaux dans ses ports de l'Est. Monsieur Fred McCain, député, a demandé des chiffres concernant les augmentations des droits exigés en 1980 par le Conseil des ports nationaux sur la côte Atlantique.

Vous trouverez ci-joint le document intitulé «Le règlement sur les droits de quai du Conseil des ports nationaux (B-3)» qui convient tous les renseignements demandés. J'ai bon espoir que les membres du Comité permanent en seront satisfaits. Je me ferai un plaisir de répondre à toute autre demande de renseignement.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président,
Pierre A. H. Franche

NATIONAL HARBOURS BOARD

BY-LAW B-3WHARFAGE CHARGES TARIFF BY-LAW

A. EASTERN NHB PORTS

SECOND REVISED SCHEDULE
CANCELS FIRST REVISED SCHEDULE

Effective November 1, 1980

Item	Column I	Column II	Column III
	Description of Goods	Unit Basis	Rate in Cents
1.	All goods N.E.S.	Tonne W Tonne M	178 143
2.	Asbestos.....	Tonne W Tonne M	72 59
3.	Fish, fresh or processed	Tonne W Tonne M	95 76
4.	Fruit, vegetables and meat, fresh or processed	Tonne W Tonne M	81 64
5.	Grain and grain products N.E.S. (excluding cooked cereals)	Tonne W Tonne M	47 40
6.	Jute and jute basic products.....	Tonne W Tonne M	129 104
7.	Lumber and logs, rough or dressed	Tonne W Tonne M	47 36
8.	Rubber, natural or synthetic	Tonne W Tonne M	106 86
9.	Sugar, raw or refined	Tonne W Tonne M	89 72
10.	Fluorspar, fertilizer, feldspathic materials in bags or containers, scrap metal	Tonne W Tonne M	81 64
11.	Basic and primary metallic products, ores and concentrates in containers or on pallets or skids	Tonne W Tonne M	143 113
12.	Coal, coke, sand, gravel and stone	Tonne W Tonne M	29 24
13.	Alcoholic beverages	Tonne W Tonne M	707 566
14.	Newsprint, woodpulp and basic or primary paper products	Tonne W Tonne M	72 59
15.	Building board, veneers, plywoods, wallboard and wall panelling.....	Tonne W Tonne M	81 64

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

RÈGLEMENT B-3

TARIF DES DROITS DE QUAI

LES PORTS DE L'EST

DEUXIÈME ANNEXE RÉVISÉE
ANNULE LA PREMIÈRE ANNEXE RÉVISÉEEn vigueur le 1^{er} novembre 1980

Article	Colonne I Description des marchandises	Colonne II Base unitaire	Colonne III Taux en cents
1.	Marchandises N.A.D.	La tonne (P)	178
		La tonne (V)	143
2.	Amiante	La tonne (P)	72
		La tonne (V)	59
3.	Poisson frais ou transformé	La tonne (P)	95
		La tonne (V)	76
4.	Fruits, légumes et viandes; frais ou transformés	La tonne (P)	81
		La tonne (V)	64
5.	Grains et leurs produits (à l'exclusion des céréales cuites) N.A.D.	La tonne (P)	47
		La tonne (V)	40
6.	Jute et produits de base du jute	La tonne (P)	129
		La tonne (V)	104
7.	Bois d'œuvre et billes; en grume ou corroyé	La tonne (P)	47
		La tonne (V)	36
8.	Caoutchouc naturel ou synthétique	La tonne (P)	106
		La tonne (V)	86
9.	Sucre brut ou raffiné	La tonne (P)	89
		La tonne (V)	72
10.	Flourspath, engrais chimiques, matériaux spathiques en sacs ou en conteneurs, ferraille	La tonne (P)	81
		La tonne (V)	64
11.	Produits métalliques de base et primaires, minerais et concentrés en conteneurs, sur palettes ou traîneaux	La tonne (P)	143
		La tonne (V)	113
12.	Charbon, coke, sable, gravier et pierre	La tonne (P)	29
		La tonne (V)	24
13.	Boissons alcooliques	La tonne (P)	707
		La tonne (V)	566
14.	Papier-journal, pâte de bois et produits de papier de base ou primaire	La tonne (P)	72
		La tonne (V)	59
15.	Panneaux de construction, placage, contre-plaqués, carton mural et panneaux muraux	La tonne (P)	81
		La tonne (V)	64

BY-LAW B-3—WHARFAGE CHARGES TARIFF BY-LAW

Effective November 1, 1980

Item	Column I Description of Goods	Column II Unit Basis	Column III Rate in Cents
16.	Goods in standard cargo containers	Tonne W	178
17.	Grain and grain products in bulk handled through elevators	Tonne W	20*
18.	Dry bulk commodities N.E.S.	Tonne W	60
19.	Gypsum in bulk	Tonne W	35
20.	Petroleum oil, crude or refined including gasoline and similar products in bulk	Tonne W	35
21.	Liquid products N.E.S. in bulk	Tonne W	106
22.	Self propelled four wheel motor vehicles		
	(a) 1815 kg or under	Each	530
	(b) over 1815 kg to 2725 kg	Each	1068
	(c) over 2725 kg	Tonne W	178
		Tonne M	143
23.	Livestock	Each	107

* 46¢ at Halifax and Saint-John.

LEGEND

N.E.S. — Not Elsewhere Specified

Tonne W — Tonne Weight

Tonne M — Tonne Measurement

(Wharfage charges are levied on weight measurement whichever yields the greater revenue)

Port of Saint JohnNHB Port Charges at Forterm (Forest Product Terminal)

In addition to a wharfage charge of .47¢ per tonne, a throughput charge of \$1.85 per tonne is levied in lieu of rental payments at the terminal. The throughput rate and wharfage charge were last increased on August 1, 1980 and November 1, 1980, respectively. The throughput rate will be adjusted annually by an amount equivalent to the rise in the Consumer Price Index or by any other amount that would guarantee an adequate return on investment. Therefore, future increases in the throughput rate will not be tied to the general increments in Harbour Dues, Berthage and Wharfage.

Presently, nearly all forest products are handled at Forterm.

RÈGLEMENT B-3—TARIF DES DROITS DE QUAÏ

En vigueur au 1^{er} novembre 1980

Colonne I		Colonne II	Colonne III
Article	Description des marchandises	Base unitaire	Taux en cents
16.	Marchandises en conteneurs réguliers.....	La tonne (P)	178
17.	Grains et leurs produits, en vrac, passant par les élévateurs.....	La tonne (P)	20*
18.	Denrées solides, en vrac, N.A.D.....	La tonne (P)	60
19.	Gypse en vrac.....	La tonne (P)	35
20.	Pétrole brut ou raffiné, y compris l'essence et les produits similaires dérivés du pétrole, en vrac.....	La tonne (P)	35
21.	Produits liquides N.A.D., en vrac.....	La tonne (P)	106
22.	Véhicules automoteurs à quatre roues		
	a) 1815 kg ou moins.....	Chacun	530
	b) de plus de 1815 kg à 2725 kg.....	Chacun	1068
	c) de plus de 2725 kg.....	La tonne (P)	178
		La tonne (V)	143
23.	Bétail.....	Chacun	107

*46¢ à Halifax et St-Jean:

N.A.D. — Non autrement désigné

Tonne P — Tonne Poids

Tonne V — Tonne Volume

(Les droits de quai sont calculés selon le tonnage ou le volume et les droits les plus élevés des deux méthodes seront appliqués.)

Port de Saint-Jean (N.-B.)Frais portuaires du CPN au terminus de Forterm (pour produits forestiers)

En plus du droit de quai de \$0.47 par tonne, des frais de transit de \$1.85 par tonne sont perçus afin de remplacer les droits de location au terminus. Les augmentations les plus récentes des frais de transit et des droits de quai entrèrent en vigueur du 1^{er} août 1980 et au 1^{er} novembre 1980, respectivement. Les frais de transit seront augmentés chaque année d'un montant égal à la hausse de l'Indice des prix à la consommation ou de tout autre montant qui garantirait un taux de rendement convenable sur l'investissement. Par conséquent, les augmentations des frais de transit dans l'avenir ne seront pas indexées aux augmentations des droits de port, d'amarrage et de quai.

A l'époque actuelle, presque tous les produits forestiers sont manutentionnés à Forterm.

APPENDIX "TRPT-16"

APPENDICE «TRPT-16»

April 7, 1981

Le 7 avril 1981

Mr. Maurice A. Dionne,
Chairman,
Standing Committee on Transport,
House of Commons,
Room 261, West Block,
Ottawa, Ontario.
K1A 0A7

M. Maurice A. Dionne,
Président du Comité
permanent des transports,
Chambre des communes,
Pièce 261, Édifice de l'ouest,
Ottawa, Ontario.
K1A 0A7

Dear Mr. Dionne:

During the April 1, 1981 meeting of the Standing Committee on Transport I agreed to forward the Committee information on Phase II of the Roberts Bank Development at the Port of Vancouver.

Mr. Thomas Siddon, M.P. had requested the following information regarding Phase II of the Roberts Bank Development:

- the measurement of environmental checks and balances;
- public reporting;
- some technical information;
- process of obtaining environmental approvals;
- Environmental Assessment Review Panel (EARP) follow-up;
- international standards for the turning basin;
- report of the Environmental Review Committee.

Attached please find this information, which I hope the members of the Standing Committee will find satisfactory. Should there be any further inquiries, I would be pleased to answer them.

Yours sincerely,

Pierre A. H. Franche,
Chairman.

Att.

PHASE II, ROBERTS BANK DEVELOPMENT—PORT OF VANCOUVER

A. MEASUREMENT OF ENVIRONMENTAL CHECKS AND BALANCES

The Environmental Assessment Review Panel completed its work in 1979. The Roberts Bank Environmental Review Committee was formed in 1980.

The members of the Committee are:

- The Federal Department of Environment
- The Federal Department of Fisheries and Oceans
- The Provincial Ministry of Environment
- The National Harbours Board.

Monsieur,

Lors de l'assemblée du 1er avril 1981 du Comité permanent des transports, j'ai convenu de faire parvenir au Comité des renseignements sur la phase II du projet d'aménagement de Roberts Bank au port de Vancouver.

M. Thomas Siddon, député, m'a demandé de lui fournir les renseignements qui suivent concernant la phase II du projet d'aménagement de Roberts Bank:

- les critères utilisés pour les vérifications et les études environnementales;
- les rapports destinés au public;
- certains renseignements techniques;
- le processus relatif à l'obtention des autorisations environnementales;
- les mesures de rappel de la Commission d'évaluation environnementale (CEE);
- les normes internationales concernant le bassin de manœuvre;
- le rapport du Comité d'examen environnemental.

Vous trouverez ci-joints tous les renseignements demandés. J'ai bon espoir que les membres du Comité permanent en seront satisfaits. Je me ferai un plaisir de répondre à toute autre demande de renseignement.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président,
Pierre A. H. Franche

p.j.

PHASE II, AMÉNAGEMENT DE ROBERTS BANK—PORT DE VANCOUVER

A. CRITÈRES UTILISÉS POUR LES VÉRIFICATIONS ET LES ÉTUDES ENVIRONNEMENTALES

La Commission d'évaluation environnementale (CEE) a terminé ses travaux en 1979. Le Comité d'examen environnemental de Roberts Bank a été formé en 1980.

Les membres du Comité sont:

- Le ministère fédéral de l'Environnement
- Le ministère des Pêches et Océans
- Le ministère provincial de l'Environnement
- Le Conseil des ports nationaux.

Recently, the Municipality of Delta and the British Columbia Harbours Board have become regular participants at the meetings of the Committee.

The purpose of the Committee is to interpret the recommendations by the Environmental Assessment Review Panel and to ensure the implementation of these and other environmental mitigating measures. The Committee's responsibility is further to review and comment on proposed detailed design features, dredging procedures, etc.

The change from the recommended two-pod development to the present configuration was made at the request of the Federal Department of Fisheries and Oceans.

B. PUBLIC REPORTING

The development process has included: several public information meetings, an information brochure delivered to 5,000 homes in the Delta community, meetings with the Delta Council, and an ongoing dialogue with the various Municipal Departments in Delta. The proposed development has further received provincial environmental approval through the Order in Council #908 Environmental Approval process.

C. TECHNICAL INFORMATION REGARDING THE NECESSITY FOR AND THE DESIGN OF A LARGE TURNING BASIN, THE NUMBER OF SEASONS IN THE DREDGING PROGRAMME, AND THE EXPANSION ON THE NORTH SIDE OF THE CAUSEWAY

i) The necessity for and the design of the turning basin and shipping channel has been the subject of further research and analysis by the Ship Safety Branch, Canadian Coast Guard, Ottawa, and the Pacific Marine Training Institute, using simulation and computer modeling techniques, all in accordance with the International Code of Recommended Standards for the Prevention of Pollution in Marine Terminal Systems (Termpol Code). Furthermore, the design of the turning basin and shipping channel was the subject of extensive hydraulic tests by Western Canada Hydraulic Laboratories Ltd. before receiving final approval. The Ship Safety Branch of the Canadian Coast Guard has produced a report on the subject and so has Western Canada Hydraulic Laboratories.

ii) The approved dredging programme calls for two dredging seasons limited to the periods between September 1st and February 28th. The reason that a two-season dredging schedule has been decided upon is the very real risk that dredging could not be completed in one six-month season and that there would therefore likely be pressures to extend the dredging season past the February deadline. In addition, the very tight time-frame of only one six-month period might not allow the flexibility deemed necessary in the scheduling work which may be desirable to avoid possible conflicts with biological processes or to allow controlled deposition for habitat enhancement. A two-season programme also allows the establishment of a monitoring programme to determine the environmental consequences such that scheduling or operational changes

Dernièrement, la municipalité de Delta et la Commission des ports de la Colombie-Britannique participent régulièrement aux réunions du Comité.

Le but du Comité est d'interpréter les recommandations formulées par la Commission d'évaluation environnementale et d'en assurer la mise en œuvre ainsi que des autres mesures environnementales. De plus, les fonctions du Comité sont de revoir et de commenter les caractéristiques détaillées de conception proposées, les procédures de dragage, etc.

Le passage du projet recommandé de deux îlots à la configuration actuelle a été effectué à la demande du ministère fédéral des Pêches et Océans.

B. RAPPORT AU PUBLIC

Le processus d'aménagement a compris plusieurs séances d'information publiques, une brochure de renseignements livrée à 5,000 résidences dans la communauté de Delta, des rencontres avec le conseil de Delta et un dialogue avec les divers départements municipaux de Delta. L'expansion proposée a de plus reçu l'approbation environnementale au niveau provincial grâce au décret du conseil n° 908, Processus d'approbation environnementale.

C. RENSEIGNEMENTS TECHNIQUES CONCERNANT LE BESOIN D'UN IMPORTANT BASSIN DE MANŒUVRE ET LA CONCEPTION DE CE BASSIN, LE NOMBRE DE SAISONS DU PROGRAMME DE DRAGAGE ET L'EXPANSION DU CÔTÉ NORD DE LA ROUTE SUR DIGUE

(i) Le besoin d'un bassin de manœuvre et d'un chenal de navigation ainsi que leur conception ont été l'objet de recherches et d'analyses plus approfondies effectuées par la direction de la Sécurité des navires de la Garde côtière canadienne à Ottawa et par l'Institut de formation maritime du Pacifique. Ces travaux ont été accomplis à l'aide de techniques de simulation et de modèles informatiques, conformément au Code des normes recommandées pour la prévention de la pollution aux terminaux maritimes (code Termpol). De plus, avant de recevoir l'approbation finale, la conception du bassin de manœuvre et du chenal de navigation a été l'objet de nombreux essais hydrauliques effectués par Western Canada Hydraulic Laboratories Ltd. La direction de la Sécurité des navires de la Garde côtière canadienne et Western Canada Hydraulic Laboratories ont présenté des rapports à ce sujet.

(ii) Le programme de dragage approuvé comporte deux saisons de dragage qui se limitent aux périodes comprises entre le 1^{er} septembre et le 28 février. Un calendrier de dragage de deux saisons a été choisi à cause du risque réel que le dragage ne puisse être terminé en une saison de six mois et du fait qu'il y aurait donc eu fort probablement des pressions pour prolonger la saison de dragage au-delà de la date limite de février. De plus, une période de dix mois n'aurait peut-être pas permis la souplesse jugée nécessaire dans l'établissement du calendrier des travaux qui pourrait être souhaitable pour éviter de nuire aux processus biologiques ou pour permettre le dépôt contrôlé pour le renchérissement du milieu. Un programme de deux saisons permet également l'établissement d'un plan de surveillance pour déterminer les répercussions environ-

can be instituted as necessary for the next dredging season. The environmental consequences of a two-season schedule appropriately monitored are not considered to be of greater significance than those associated with a one-season schedule. The two-season dredging programme has been approved by the Federal Department of Environment, the Federal Department of Fisheries and Oceans and the Provincial Ministry of Environment. Furthermore, a two-season dredging programme results in a cost saving of approximately \$1.2 million for the project.

iii) The reason for providing for expansion on the north side of the causeway is the result of a specific request by the Department of Fisheries and Oceans to limit any development on the south side of the causeway.

D. PROCESS OF OBTAINING ENVIRONMENTAL APPROVALS

The Federal Environmental Assessment Review Office (FEARO) process is being followed. Subsequent to the public hearings and the resulting recommendations by the Panel a review process involving Federal and Provincial Environmental Departments was established for the purpose of reviewing the design, construction and operation of the terminal from an environmental point of view, with particular emphasis on ensuring that the concerns raised by the Panel are adhered to or improved upon. The EARP Panel recommendation that expansion be limited to two terminals to the south side of the causeway was based on available information at the time. The Panel noted that this information was limited and therefore recommended that studies be undertaken to rectify the situation. Results of subsequent studies regarding the fisheries habitat, hydraulic modeling, navigational requirements and commodities forecast concluded that the project design should be altered. This was done and resulted in the present proposal. The current design does not raise any additional environmental concerns to those covered in the initial environmental assessment, and so, further EARP hearings are not considered necessary. This decision was made after discussion and approval by Environment Canada, Fisheries & Oceans Canada, and the Provincial Department of Environment.

E. ENVIRONMENTAL ASSESSMENT REVIEW PANEL (EARP) FOLLOW-UP

The EARP officials would have been contacted had further public hearings been required. Since public hearings were not required the public information meetings held in the Delta area in December 1980 were undertaken by the Port of Vancouver. The FEARO process has been the responsibility of the representative of the federal

nementales afin que l'établissement du calendrier ou les modifications opérationnelles puissent être appliqués au besoin pour la prochaine saison de dragage. Les conséquences sur l'environnement d'un calendrier de deux saisons bien surveillé n'ont pas été jugées être plus importantes que celles qui sont associées à un calendrier d'une saison. Le programme de dragage de deux saisons a été approuvé par le ministère fédéral de l'Environnement, par le ministère fédéral des Pêches et Océans et par le ministère provincial de l'Environnement. De plus, un programme de dragage de deux saisons permet de réaliser des économies d'environ 1,2 million de dollars pour le projet.

(iii) L'expansion sur le côté nord de la route sur digue fait suite à une demande spécifique du ministère des Pêches et Océans de limiter toute expansion du côté sud de la route sur digue.

D. PROCESSUS D'OBTENTION DES APPROBATIONS ENVIRONNEMENTALES

Tout se déroule conformément au processus établi par le Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales (BFEÉE). À la suite des audiences publiques et des recommandations de la Commission qui y ont découlées, un processus de révision auquel ont participé les ministères fédéral et provincial de l'Environnement a été mis en œuvre pour examiner les questions de conception, d'aménagement et d'exploitation du terminal du point de vue de l'environnement. Dans le cadre de ce processus, on s'est surtout efforcé de tenir compte des préoccupations manifestées par la Commission ou d'apporter les améliorations voulues à cet égard. La recommandation formulée par la Commission d'évaluation environnementale, selon laquelle les travaux d'expansion devaient se limiter aux deux terminaux du côté sud de la route sur digue, était fondée sur les renseignements qui étaient disponibles à ce moment-là. La Commission a constaté que ces renseignements n'étaient pas complets et a par conséquent recommandé que des études soient entreprises pour rectifier cette situation. Les résultats des études ultérieures qui ont été menées au sujet du secteur des pêcheries, des modèles hydrauliques, des besoins de navigation et des prévisions en matière de marchandises ont permis de conclure qu'il fallait modifier la conception du projet. Cette mesure a depuis été prise et il en résulte la présente proposition. La conception actuelle ne soulève aucun autre problème environnemental à part ceux visés dans l'évaluation environnementale initiale. Par conséquent, il n'est pas jugé nécessaire de tenir d'autres audiences de la CEE. Cette décision a été approuvée par Environnement Canada, Pêches et Océans Canada et le ministère provincial de l'Environnement, à la suite de discussions tenues avec eux.

E. MESURES DE RAPPEL PRISES PAR LA COMMISSION D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE (CEE)

Bien entendu, il aurait fallu communiquer avec les représentants de la CEE si d'autres audiences publiques étaient devenues nécessaires. Comme cela ne s'est pas produit, les assemblées publiques tenues dans la région de Delta en décembre 1980 ont été organisées par le port de Vancouver. Le représentant du ministère fédéral de l'En-

Department of Environment who is the Chairman of the ongoing Roberts Bank Environmental Review Committee. The current work of the Environmental Review Committee is a continuation of the EARP, process as was recommended in the EARP report. Mr. J. Sector, a senior official of the B.C. Ministry of Environment, was a member of the EARP Panel and is also a member of the Environmental Review Committee.

F. INTERNATIONAL STANDARDS FOR THE TURNING BASIN

As outlined in Section C above, this issue has been studied by several organizations and reported on in a number of reports and recommendations. All are in accordance with the International Code of Recommended Standards for the Prevention of Pollution in Marine Terminal Systems.

G. REPORT OF ENVIRONMENTAL REVIEW COMMITTEE

The role of the Environmental Review Committee is to monitor the implementation of the EARP Panel recommendation and therefore does not produce any reports. It meets on a regular basis and minutes are taken and distributed to the members of the Committee and other parties which may be involved.

Once the final configuration of the expansion was defined, the National Harbours Board explained to the public and the community the background to the final development plans. The public information meetings held in Delta were advertised in all newspapers, all questions were answered at the meeting or subsequent to the meeting, and a transcript of the meetings has been made public. To the best of our knowledge, there has been no serious concern raised by the public to the proposed programme once the information and background were made available.

vironnement, qui est également président du Comité permanent d'examen environnemental de Roberts Bank a assumé la responsabilité du processus du BFEEE. Le travail actuellement accompli par le Comité d'examen environnemental s'inscrit dans le cadre du processus de la CEE, comme il a été recommandé dans le rapport de la CEE. M. J. Sector, haut fonctionnaire du ministère de l'Environnement de la C.-B., était membre de la CEE ainsi que du Comité d'examen environnemental.

F. NORMES INTERNATIONALES CONCERNANT LE BASSIN DE MANŒUVRE

Comme il est mentionné dans la partie C ci-dessus, ce point a été étudié par plusieurs organisations et il en a été question dans un bon nombre de rapports et de recommandations. Ceux-ci sont tous conformes au Code des normes recommandées pour la prévention de la pollution aux terminaux maritimes.

G. RAPPORT DU COMITÉ D'EXAMEN ENVIRONNEMENTAL

Le rôle du Comité d'examen environnemental est de veiller à la mise en œuvre des recommandations formulées par la CEE. Le Comité ne rédige donc pas de rapports. Il se réunit régulièrement et un compte rendu des délibérations est distribué aux membres du Comité et aux autres parties concernées.

Une fois définies les caractéristiques définitives du projet d'expansion, le Conseil des ports nationaux a expliqué au grand public et aux membres de la communauté la raison d'être des plans d'aménagement finals. Les assemblées publiques tenues à Delta ont été annoncées dans tous les journaux, une réponse a été donnée à toutes les questions posées lors des réunions ou à la suite de celles-ci et une transcription des délibérations a été rendue publique. Autant que nous sachions, aucune objection d'importance, n'a été soulevée par le public à l'égard du programme proposé, une fois que les renseignements et l'historique de ce programme ont été rendus publics.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

At 9:45 a.m.

Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine
Transportation Administration, Department of Transport.

At 8:00 p.m.

From the Department of Transport:

Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine
Transportation Administration.

Mr. Ranald Quail, Deputy Commissioner, Canadian Coast
Guard.

From the National Harbours Board:

Mr. Pierre Franche, Chairman.

A 9 h 45 du matin.

M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration
canadienne du transport maritime, ministère des Trans-
ports.

A 8 heures du soir.

Du ministère des Transports:

M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration
canadienne du transport maritime.

M. Ranald Quail, commissaire-adjoint, Garde côtière
canadienne.

Du Conseil des ports nationaux:

M. Pierre Franche, président.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 29

Wednesday, April 8, 1981

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 29

Le mercredi 8 avril 1981

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1981-82
Votes 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95 and L100—
Surface Transportation Program under
TRANSPORT

CONCERNANT:

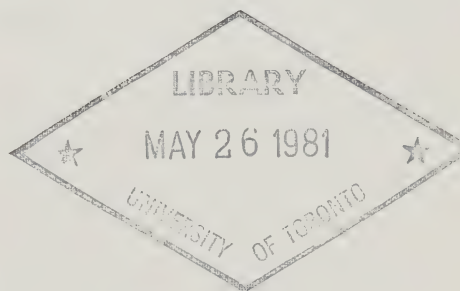
Budget principal 1981-1982
Crédits 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95 et L100—
Programme des transports de surface sous la
rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. André Maltais

Messrs.

Benjamin	Dionne
Bloomfield	(<i>Chicoutimi</i>)
Bockstael	Ellis
Côté (Mrs.)	Fisher
Deniger	Gass

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. André Maltais

Messieurs

Harquail	McKnight
Mayer	McRae
Mazankowski	Skelly
McCain	Turner—(20)
McDermid	

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Wednesday, April 8, 1981:

Mrs. Côté replaced Mr. Campbell (*LaSalle*);

Mr. McKnight replaced Mr. Crosby (*Halifax West*).

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mercredi 8 avril 1981:

M^{me} Côté remplace M. Campbell (*LaSalle*);

M. McKnight remplace M. Crosby (*Halifax-Ouest*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, APRIL 8, 1981
(48)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:45 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Mrs. Côté, Messrs. Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Mazankowski, McCain, McKnight and Turner.

Other Member present: Mr. McKenzie.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Robert Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration; Mr. Arnold Tennenhouse, Chief, Policy and Program Evaluation of Grain Transportation; Mr. Ken Henderson, Director General, Railway Transportation and Mr. Gaétan Bélec, Director General, Highway Transportation. *From the Canadian Transport Commission:* Mr. Agnar Johanson, Assistant Director, Rail Economic Analysis Branch.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated February 26, 1981, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1982 (*See Minutes of Proceedings, March 26, 1981, Issue No. 24*).

By unanimous consent, the Committee considered Votes 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95 and L100—Surface Transportation Program under TRANSPORT.

The witnesses answered questions.

At 5:40 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 8 AVRIL 1981
(48)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 45 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, M^{me} Côté, MM. Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Mazankowski, McCain, McKnight et Turner.

Autre député présent: M. McKenzie.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Robert Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface; M. Arnold Tennenhouse, chef de l'évaluation de la politique et des programmes des transports du grain; M. Ken Henderson, directeur général des transports ferroviaires; M. Gaétan Bélec, directeur général des transports routiers. *De la Commission canadienne des transports:* M. Agnar Johanson, directeur adjoint, Direction de l'analyse économique des chemins de fer.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 26 février 1981 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982 (*Voir procès-verbal du 26 mars 1981, Fascicule n° 24*).

Du consentement unanime, le Comité étudie les crédits 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95 et L100—Programme des transports de surface sous la rubrique TRANSPORTS.

Les témoins répondent aux questions.

A 17 h 40, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Wednesday, April 8, 1981

• 1545

[Text]

The Chairman: Order, please. We have sufficient members to hear evidence. We resume consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1982. We have before us Votes 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95 and L100, the Surface Transportation Program under Transport.

Is it the wish of the committee to consider these votes together, to cover a wide range of questions? Agreed; thank you.

TRANSPORT

A—Department—Surface Transportation Program

Vote 65—Surface Transportation—Operating expenditures . . . \$22,010,000

Vote 70—Surface Transportation—The grants listed in the Estimates and contributions . . . \$204,283,000

Vote 75—Payments to CN Marine Inc. and Canadian National . . . \$148,500,000

Vote 80—Payments to the Northern Transportation . . . \$550,000

Vote 85—Payments to VIA Rail Canada Inc. . . \$399,200,000

Vote 90—Payments to reimburse, in accordance with regulations prescribed by the Governor in Council, Canadian National Railway Company and CN Marine Inc. . . \$2,000,000

Vote 95—Payments to the Canadian National Railway Company (CNR) in accordance with terms and conditions approved by Treasury Board . . . \$12,000,000

Vote L100—To authorize the Minister to acquire in trust for Her Majesty on such terms and conditions as may be negotiated with Canadian National Railway Company (CNR) . . . \$29,500,000

The Chairman: We welcome the officials of the department, Mr. Giroux and Mr. Gaétan Bélec.

With that, we will proceed to our questioning, starting today with Mr. Mazankowski. Just a reminder that the first questioner for each party will have 20 minutes, subsequent questioners will have 15.

Mr. Mazankowski, please.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to turn to VIA Rail, and I am going to be referring, Mr. Chairman, to the *Main Estimates Supplement* book which has been provided by the Canadian Surface Transportation Administration, which I thank the administration for. It is an excellent document and it certainly aids us very much in studying the estimates.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mercredi 8 avril 1981

[Translation]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous avons suffisamment de membres pour entendre des témoignages. Nous allons reprendre l'étude de notre ordre de renvoi portant sur le budget principal de l'année financière se terminant le 31 mars 1982. Nous étudions aujourd'hui les crédits 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95 et L100, du Programme des transports de surface au chapitre des Transports.

Si le Comité le consent, nous étudierons ces crédits ensemble afin de pouvoir poser plus de questions. D'accord, merci.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports de surface

Crédit 65—Transports de surface—Dépenses de fonctionnement . . . \$22,010,000

Crédit 70—Transports de surface—Subventions inscrites au Budget et contributions . . . \$204,283,000

Crédit 75—Paiements à CN Marine Inc. et à la Compagnie des chemins de fer nationaux . . . \$148,500,000

Crédit 80—Paiements à la Société des transports du Nord Limitée . . . \$550,000

Crédit 85—Paiements à VIA Rail Canada Inc. . . \$399,200,000

Crédit 90—En se conformant à la réglementation prescrite par le gouverneur en conseil, rembourser la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et le CN Marine Inc. . . \$2,000,000

Crédit 95—Paiements à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) conformément aux conditions approuvées par le Conseil du Trésor . . . \$12,000,000

Crédit L100—Pour autoriser le ministre à acheter en fiducie au nom de Sa Majesté et selon les conditions négociées avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) . . . \$29,500,000

Le président: Nous souhaitons la bienvenue aux représentants du ministère, MM. Giroux et Gaétan Bélec.

Nous allons passer immédiatement aux questions en commençant avec M. Mazankowski. Je vous rappelle que le premier porte-parole de chaque parti aura 20 minutes et les autres 15 minutes.

Monsieur Mazankowski, s'il vous plaît.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Mes questions portent sur VIA Rail et sur le supplément du budget principal que nous fournit l'Administration canadienne des transports de surface, que je remercie. C'est un excellent document qui nous aide énormément dans l'étude du budget.

[Texte]

Mr. Giroux, I wonder if you could comment on page 34, Table 20, wherein you are asking for \$399,200,000 for funds to provide for VIA Rail; a substantial drop from the 1980-81 period. If I recall correctly, your original requisition was for considerably less than the \$457 million spent in 1980-81. Is this just a rather subtle way of asking for funds in smaller amounts and spreading them out over mains and supps A, B, C, and perhaps D? How realistic and how accurate are your figures? Or can we expect the figure will be substantially larger than the \$399 million?

Perhaps while you are answering that question, you might enlighten the committee on what progress you are making in overhauling and overcoming some of the difficulties you have alluded to in previous committees in the contracts between VIA Rail and the railway companies.

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Robert Giroux (Administrateur, Canadian Surface Transportation Administration, Transports Canada): Mr. Chairman, Mr. Mazankowski, you are quite right: page 34 indicates first of all that last year the program actually spent \$457 million, and that amount throughout the course of 1980-81 was increased by some \$30 million as a result of supplementary estimates, which were approved, I think, last fall. They arose out of an extra billing which VIA received from CN and which retroactively added \$10 million to the 1979 year and about \$20 million, roughly, to the 1980 year, and covering a supplementary estimate of about \$30 million.

• 1550

The amounts for capital are as was originally planned last year, as well as those for labour assistance. The amounts this year reflect a base of operation which on the operating side is already way too low. It was unfortunate that, through a question of timing, the estimates for 1981-82 did not properly reflect what the operating levels should be, and in fact this operating level, on the basis of the contracts that we have negotiated with VIA for the calendar year 1981, from January 1 to December 31, should be going up by something like \$56 million, if I am correct. So you are really looking at a comparable number of about \$457 million for this year.

We were aware that this \$304 million was way too low but we were caught in a web of discussions here on the general policy with respect to VIA Rail, and although we tried to get to Treasury Board in time to have a number that would more properly reflect the actual operating level for this year, I must admit now that this number of \$304 million is such that we will be coming back in the course of this year with a supplementary estimate of something like \$56 million to bring it much closer to a level that corresponds to the increase from 1980-81 to 1981-82.

With respect to your second question, if I may, Mr. Chairman...

The Chairman: Go ahead.

Mr. Giroux: ... with respect to your second question, VIA, CN and CP, are in the throes right now of making some

[Traduction]

Je vous renvoie au tableau 20 de la page 34 où vous demandez \$399,200,000 en paiements à VIA Rail ce qui représente une diminution sensible par rapport à 1980-1981. Pouvez-vous commenter, monsieur Giroux? Si j'ai bonne mémoire, pour l'année précédente, vous aviez demandé beaucoup moins que les \$457 millions qui ont été dépensés. S'agit-il tout simplement d'une façon subtile de demander des fonds en plus petites quantités en les étalant sur le budget principal et les budgets supplémentaires A, B, C et peut-être D? Dans quelle mesure vos chiffres sont-ils réalistes et exacts? Prévoyez-vous que ce chiffre dépassera de beaucoup les \$399,000,000?

Pendant que vous y êtes, vous pourriez peut-être nous éclairer sur les règlements des difficultés touchant les contrats entre VIA Rail et les sociétés ferroviaires, auxquelles vous aviez fait allusion lors des séances précédentes.

Le président: Monsieur Giroux.

M. Robert Giroux (administrateur, Administration canadienne des transports de surface, Transports Canada): Monsieur le président, monsieur Mazankowski, vous avez tout à fait raison: Le tableau de la page 34 indique que l'an dernier les dépenses du programme se chiffraient à \$457 millions, somme qui avait été augmentée de quelque \$30 millions en 1980-1981 par suite du budget supplémentaire adopté, je pense, l'automne dernier. Il s'agissait d'une facture supplémentaire rétroactive de 10 millions de dollars pour 1979, et d'environ 20 millions de dollars pour 1980, que le CN a fait parvenir à VIA, ce qui explique le budget supplémentaire d'environ 30 millions de dollars.

Les sommes prévues pour les dépenses en capital et pour l'aide à la main-d'œuvre correspondent à ce qu'on avait prévu l'an dernier. Pour cette année, les sommes prévues reflètent une base opérationnelle qui est déjà insuffisante. C'est malheureusement à cause d'une question de temps que le budget de 1981-1982 ne reflète pas adéquatement ce que devraient être les niveaux d'opération, selon les contrats négociés avec VIA pour l'année civile 1981, du 1^{er} janvier au 31 décembre. Ce montant devrait être majoré d'environ 56 millions de dollars, si je ne m'abuse. Pour cette année, vous pouvez donc envisager une dépense comparable d'environ 457 millions de dollars.

Nous savions que 304 millions de dollars étaient de loin insuffisants, mais nous étions pris ici dans une série de discussions sur la politique générale, touchant VIA Rail, et quoique nous avons essayé, nous n'avons pas réussi à avertir à temps le Conseil du Trésor, afin d'établir un chiffre plus conforme au niveau d'activité réel pour cette année. Je reconnais que cette somme de 304 millions de dollars est insuffisante et que nous devons présenter un budget supplémentaire au cours de l'année, de l'ordre de 56 millions de dollars, augmentation qui devrait ramener cette somme au niveau de 1980-1981 pour l'année 1981-1982.

Quant à votre deuxième question, si vous me permettez, monsieur le président...

Le président: Je vous en prie.

M. Giroux: ... au sujet de votre deuxième question, VIA, le CN et le CP ont abordé la renégociation de leur entente

[Text]

attempts at renegotiating their operating agreements which they intend to terminate on April 21. Quite a bit of discussion has taken place so far, and there is a very strong attempt on the part of VIA to be able to arrive at the point where they can isolate much better the unit cost of whatever operations they are in fact buying from the railways, whether it be for equipment maintenance, for labour, for cleaning, for track use, and so on.

Some degree of progress has taken place so far, but quite frankly not enough to indicate that there is in fact going to be a new agreement negotiated on April 21. What we are in the process of looking at right now is the strong possibility of extending the current agreement for a further period of time under the existing way in which the agreement operates to allow VIA, CN and CP to work together and hopefully make better progress than they have made so far in trying to arrive at a satisfactory agreement. So we are looking at that option right now.

Mr. Mazankowski: Is the CTC involved in any way in terms of adjudicating what would be considered as fair costs? Are they involved in the picture at all?

Mr. Giroux: Not at this time, although it is . . .

Mr. Mazankowski: Do you see that as a necessity?

Mr. Giroux: It may be a necessity in due course.

Mr. Mazankowski: To what extent is the minister putting forth his own personal power to ensure that an agreement is reached? Because, Mr. Chairman, I think we are all aware on this committee that you are really bargaining a pig in a poke here. You are contracting for services for which there is no control over the ultimate cost, and I for one think it is rather incumbent upon the parties to—well, it is the only business that I have seen wherein you cannot contract a specific price, and surely both CN and CP, and now VIA, have been in the business long enough to be able to project accurately the costs that are going to be required on a twelve-month basis.

I am wondering as well, if that can be done, whether Mr. Giroux can give the committee—perhaps if he cannot today, at some later date—some projection as to where we are going with respect to VIA Rail over the next five years. Not in terms of funds provided by the public treasury, Mr. Benjamin. I think that as westerners we would be prepared to settle for at least one half or two-thirds of that to help increase the capacity of our grain handling and transportation system. It is a lot of money, and is the treasury going to be burdened ad infinitum with that amount of money? You are applying cost recovery principles—and you will notice I used cost recovery rather than user pay—in various other modes of transportation, is that the intention here with respect to VIA Rail? What are the long-term plans?

[Translation]

contractuelle expirant le 21 avril. Beaucoup de discussions ont eu lieu jusqu'ici et VIA a fait énormément d'efforts visant à déterminer plus précisément le coût unitaire des services qu'il achète des chemins de fer, que ce soit pour l'entretien du matériel, la main-d'œuvre, le nettoyage, l'utilisation des voies, etc.

On a fait des progrès mais rien n'indique qu'on pourra arriver à une nouvelle entente négociée d'ici le 21 avril. Nous étudions la possibilité de prolonger l'entente actuelle telle quelle afin de permettre à VIA, au CN et au CP de continuer leur effort collectif pour en arriver à une entente satisfaisante. C'est la possibilité que nous étudions actuellement.

M. Mazankowski: La CCT participe-t-elle de quelque façon que ce soit à l'établissement de ce que l'on considérerait comme des coûts équitables? La Commission y participe-t-elle d'une façon ou d'une autre?

M. Giroux: Pas pour l'instant, mais . . .

M. Mazankowski: Croyez-vous que ce soit nécessaire?

M. Giroux: Le moment venu, cela peut l'être.

M. Mazankowski: Dans quelle mesure le ministre use-t-il de son influence pour s'assurer que l'on en arrive à une entente? Monsieur le président, je pense que nous sommes tous conscients que vous négociez vraiment à l'aveuglette. Vous n'avez aucun contrôle sur le coût final des services que vous achetez, et je pense que c'est aux parties en cause . . . ma foi, c'est le seul domaine que je connaisse où l'on doit attacher un prix précis à un contrat, et je suis persuadé que le CN et le CP, et maintenant VIA, sont en affaires depuis suffisamment longtemps pour pouvoir projeter précisément les coûts sur 12 mois.

Si c'est possible, je me demande si M. Giroux pourrait fournir au Comité, sinon aujourd'hui, peut-être plus tard, une projection quinquennale de l'orientation de VIA Rail. Pas pour ce qui est des deniers publics, monsieur Benjamin. Je pense qu'en tant qu'habitants de l'Ouest, nous nous contenterions d'au moins le moitié ou des deux tiers de cette somme pour accroître la capacité de notre réseau de manutention et de transport de céréales. Cela représente beaucoup d'argent et le trésor public devra-t-il payer cette somme à l'infini? Vous appliquez les principes de recouvrement des coûts à divers autres modes de transport . . . Vous remarquerez que je n'ai pas parlé du principe des services payés par les usagers . . . Quelle est l'intention au sujet de VIA Rail? Quels sont les plans à long terme?

• 1555

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: With respect to the first part of your question, Mr. Mazankowski, the minister is very much aware of the current status of the negotiations. He wrote in February,

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Pour répondre à la première partie de votre question, monsieur Mazankowski, le ministre est bien au courant de l'état actuel des négociations. Il a envoyé une lettre en

[Texte]

recognizing that progress was as quick as it should have been and to indicate to them that he expected them to negotiate on the basis of making significant improvements in the operating agreements.

The minister is also aware of VIA's objectives on this, and he is supportive of VIA being able to have a much tighter control over its costs. He has indicated to CN, CP and VIA that he would want to be kept informed of any new initiatives, new proposals, that would take place and which would have implication on costs so he would have an opportunity to assess them and to make sure they do fall within the policy of the VIA Rail program.

I cannot, unfortunately, talk in any detail at the moment with respect to where we are going with the future of the VIA program. It is a matter under consideration at the moment by Cabinet, and will be subject to further Cabinet consideration. An awful lot of effort has gone through in the last three to four months to take a very hard look at the program and its activities.

One area that we as officials have identified—and this, of course, is strongly supported by VIA Rail as being one area which should not be neglected—is the very large capital needs of VIA. If VIA is to continue in the direction it is going now, increasing its patronage, increasing its attractiveness to the travelling public, it needs to upgrade its equipment considerably. I am not only talking of the LRC equipment which will be coming on stream this fall, but also of a lot of refurbishing, new equipment, new types of trains and so forth, and this is one area that is being strongly emphasized.

Mr. Mazankowski: According to the projection, and this is only a two-year projection, you have \$117.5 million in 1980-81 and you are down to \$92,200 in 1981-82. On the basis of that two-year projection it would appear that you are going downhill in terms of adding more to the capital side. It is what we are finding in so many areas of transportation, more and more is being utilized in O & M and less and less being available for capital. Is that the problem you are having, and how are you going to address it?

Mr. Giroux: I can only say that we are making a very active case at the moment to raise the capital estimates for 1981-82, and that will be the subject of a cabinet discussion.

You were talking of the revenue question of VIA, the question of cost recovery. As you know, the current cost recovery of VIA is about 30 per cent; in other words, 30 cents of revenue for every dollar spent. Projections are to increase this over time. However, it is going to be slow process in view of the kind of situation VIA is in because of the state of its equipment, because in fact it has to run a number of services where the patronage is very low. It has limits in improving its revenue cost ratios. We will start to see some improvements to it this year, we hope, and probably much more interesting improvements in the next few years as the new equipment starts to take shape and have an impact on the travelling public. I am talking principally about the LRC equipment.

[Traduction]

février, disant que les progrès n'étaient pas aussi rapides qu'ils auraient dû l'être et qu'il s'attendait à ce que les parties négocient pour apporter des améliorations importantes aux ententes de fonctionnement.

Le ministre connaît également les objectifs de VIA à ce chapitre, sur un plus grand contrôle de ses coûts, et c'est un objectif qu'il appuie. Il a demandé au CN, au CP et à VIA d'être informé de toutes les nouvelles initiatives, et propositions influençant les coûts, de sorte qu'il pourrait les évaluer et de s'assurer qu'elles soit conformes à la politique du programme VIA Rail.

Malheureusement, pour l'instant, je ne peux vous donner de précisions quant à l'orientation future du programme VIA. Cette question est à l'étude au Cabinet. Au cours des trois ou quatre derniers mois, on s'est attaché à étudier en profondeur le programme et ses activités.

Nous nous sommes rendu compte, entre autres, des grands besoins en capitaux de VIA et, bien sûr à ce chapitre, nous avons un appui ferme car c'est un domaine qu'il ne faut pas négliger. Si VIA doit maintenir son orientation actuelle, sans augmenter le nombre de ses passagers, et devenir plus intéressant pour le public voyageur, il doit sensiblement améliorer son matériel. Je ne parle pas uniquement du matériel LRC qui sera en service cet automne, mais également d'équipement remis à neuf, de nouveaux matériels, de nouveaux types de train, etc., et c'est un domaine auquel on attache beaucoup d'importance.

M. Mazankowski: Selon les projections, qui ne portent que sur deux ans, vous avez 117,5 millions de dollars en 1980-1981 et ce chiffre est revenu à \$92,200 pour 1981-1982. En se basant sur ces projections de deux ans, il semble qu'il y ait eu une diminution des dépenses en capital. C'est ce qui se passe dans de nombreux autres secteurs des transports: on affecte de plus en plus de crédits au fonctionnement et à l'entretien, et de moins en moins aux immobilisations. Est-ce un problème et allez-vous vous y attaquer?

M. Giroux: Je puis simplement dire pour le moment que nous avons fait une demande ferme de majoration des dépenses en capital pour le budget de 1981-1982 et que cette demande sera discutée au Cabinet.

Vous parliez de la question des revenus de Via et de la récupération des coûts. Comme vous le savez, VIA récupère actuellement environ 30 p. 100 de ses coûts: autrement dit, 30c. de revenu pour chaque dollar dépensé. Les projections prévoient une augmentation de cette proportion avec le temps. Toutefois, ce sera un processus lent étant donné la situation de VIA à cause de l'état de son matériel et du fait que la société doit offrir un certain nombre de services où il y a peu d'usagers. Elle est donc limitée dans l'amélioration de sa performance. Nous pourrions constater une certaine amélioration cette année et nous espérons des améliorations plus intéressantes au cours des prochaines années, au fur et à mesure qu'on utilisera du matériel neuf et qu'on se rendra compte de

[Text]

I think the projections the VIA has made in some of its own planning would be to raise this, over a period of five years, to about 40 per cent revenue cost ratio, but it is a gradual increase that would be done over time.

Mr. Mazankowski: I want to turn to highway transport for a minute, Mr. Chairman. I am looking at table number 8 and 9 on page 19. I see here that expenditures are reducing rather dramatically. Expenditures for 1979-80 were at \$72 million; estimates in this current fiscal year 1981-82 are at \$24,000,-153. At the same time, I see an increase in manpower strength from 137 to 152. That seems to me sort of an inverse reaction. If your program activity is reducing in terms of dollars spent, why are you increasing the manpower?

• 1600

Mr. Giroux: The second part of your question can be easily explained. The figure of 137 is the actual strength as of September 30. That does not take into account the person-years. It is the actual number of people we have on strength.

This is basically, Mr. Mazankowski, in our coal and motor vehicle traffic safety, which is really not a spender of big bucks in terms of grants or contributions to provinces for highway funding. They are, of course, primarily in the area of testing of vehicles, of investigating accidents, of developing countermeasures, of developing standards and regulations to be applied to new vehicles. It is an area where they are implementing both acts, the Motor Vehicle Safety Act and the Motor Vehicle Tire Safety Act. Their number is not going up. Their person-years are staying the same. As you can see, Table No. 9 on page 19 shows the total person-years for 1981-82 at 152, total person-years for 1980-81 at 152.

Our highways activity, however, which is the point you were mentioning, is at the moment going down. We were, in 1980-81, really in the final program year of the first-phase Atlantic highways program. The funds we are spending in 1981-82 are really to terminate commitments that we have made, principally in the province of New Brunswick. It is an amount, I think, of about \$9 million to \$10 million.

Mr. Mazankowski: You mean to tell me, Mr. Giroux, that you are not going to tap any portion of that \$37 billion that is going to be extracted from resource revenue from western Canada to help build some roads in all of Canada, particularly in western Canada, and particularly the Yellowhead route, which is one of my favourite routes and the favourite route of many members in this committee? I find that appalling. Thirty-seven billion dollars are going to be taken out of the coffers of the provincial treasuries in Alberta and Saskatchewan and the road program, which is a second major thoroughfare as far as the Trans-Canada road is concerned. When I left the ministry, I thought I left enough momentum there to keep that ball rolling. What happened?

[Translation]

son incidence sur le public voyageur. Je parle surtout du matériel LRC.

Selon les projections établies par VIA, on visera à augmenter ce rapport revenus-coûts à 40 p. 100 sur une période de cinq ans, mais il s'agit d'une majoration graduelle qui se fera avec le temps.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je voudrais passer un instant au transport routier. Je me reporte aux tableaux 8 et 9 de la page 19. Je constate une réduction considérable des dépenses. Elles étaient de 72 millions de dollars pour 1979-1980 contre \$24,000,153 seulement pour 1981-1982. Pour la même période, je constate une augmentation de la main-d'œuvre de 137 à 152. Cela me semble être une réaction contraire. Pourquoi augmentez-vous les effectifs alors que vous réduisez les dépenses du programme?

M. Giroux: La deuxième partie de votre question s'explique facilement. Le chiffre de 137 représente l'effectif actuel en date du 30 septembre, mais ne tient pas compte des années-personnes. Ce sont le nombre de personnes que nous avons.

Il s'agit surtout des employés de notre division de la sécurité automobile et routière, laquelle dépense peu en subventions ou contributions aux provinces pour le financement des routes. Elle s'occupe surtout, évidemment, des essais automobiles, d'enquêtes sur les accidents, de l'établissement de mesures de protection, de normes et de règlements s'appliquant aux nouvelles automobiles. C'est un domaine où on applique les deux lois: la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles et la Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile. Le nombre d'années-personnes ne varie pas. En vous reportant au tableau 9 de la page 19 vous verrez que le nombre total d'années-personnes pour 1981-1982 est de 152, tout comme pour 1980-1981.

Toutefois, nos activités routières, dont vous parlez, diminuent pour l'instant. En 1980-1981 c'était en réalité la dernière année de la dernière étape du programme routier de l'Atlantique. Les fonds que nous dépenserons en 1981-1982 serviront à terminer nos engagements, surtout au Nouveau-Brunswick. Je pense qu'il s'agit d'une somme de 9 à 10 millions de dollars environ.

M. Mazankowski: Voulez-vous dire, monsieur Giroux, que vous ne ferez aucune ponction dans ces 37 milliards de dollars que vous tirez des revenus de ressources de l'ouest du Canada afin de contribuer à la construction de routes dans tout le pays, surtout dans l'Ouest, et particulièrement pour la route de Yellowhead, qui est une de mes routes favorites et aussi celle de plusieurs membres de ce Comité? Je trouve cela épouvantable. On puisera dans les coffres de l'Alberta et de la Saskatchewan 37 milliards de dollars, et il y a le programme routier qui est le deuxième en importance pour ce qui est du réseau transcanadien. Lorsque j'ai quitté le ministère, je pensais lui avoir donné suffisamment d'impulsion. Que s'est-il passé?

[Texte]

Mr. Giroux: All I can say, Mr. Mazankowski, is that at this time we do not have earmarked in our program any funds for the building of roads in western Canada.

Mr. Mazankowski: Are you not pressing the minister? You get out and wheel and deal with the people in the motor vehicle sector. You have been with me on a number of occasions when people have pleaded with us for a little help and assistance. Has that not had any impact on you at all, Mr. Giroux?

Mr. Giroux: Obviously the government, when and if it makes decisions as to how properly to allocate the western fund, is aware of the very big needs with respect to the Yellowhead highway. I can assure you of that.

Mr. Mazankowski: I see. Well, I just want you to know, Mr. Chairman, Mr. Giroux, that many of us here firmly believe the Yellowhead route should have some federal government participation and I think we are well on our way to developing a cost-shared program. I think it would be in the federal government's interest to at least be seen as a participant in that major thoroughfare, because it does provide a major artery for the services that are required with respect to a number of the megaprojects, the energy programs and various other developments.

Could I ask you a related question, Mr. Chairman.

The Chairman: Two minutes, Mr. Mazankowski.

• 1605

Mr. Mazankowski: What progress is being made with respect to the rewriting of the Motor Vehicle Traffic Act. Is that the right expression?

Mr. Giroux: Safety. MVSA Motor Vehicle Safety Act and Motor Vehicle Tire Safety Act, yes.

Mr. Mazankowski: No. The other, the Motor Vehicle Act.

Mr. Giroux: Oh, the MVTA, the Motor Vehicle Transport Act.

Mr. Mazankowski: That is right. If you recall, there was an undertaking made to the CCMTA; that it was going to be upgrades; I think it needs to be. What progress is being made? Can we expect legislation to be forthcoming?

Mr. Giroux: Some very significant progress has been made in that area. The CCMTA committee that was set up in September of 1979 has virtually completed its deliberations and there will be a meeting of ministers responsible for highway and traffic safety on 27 and 28 April, at which the Minister of Transport will be present. They will be receiving the report of that committee which will give the recommendations with respect to proceeding—if those recommendations are accepted by the ministers present—with changes to the Motor Vehicle Transport Act.

Mr. Mazankowski: So progress is being made.

Just another short question. There were 2,000 hopper cars acquired by the federal government on a lease basis as the

[Traduction]

M. Giroux: Tout ce que je puis dire, monsieur Mazankowski, c'est que pour l'instant nous n'avons affecté aucun crédit dans notre programme pour la construction de routes dans l'ouest du pays.

M. Mazankowski: N'insistez-vous pas auprès du ministre? Essayez de négocier avec les gens du secteur automobile. Souvent, vous m'avez accompagné lorsque des gens nous ont demandé un peu d'aide. Est-ce que cela ne vous a fait aucun effet, monsieur Giroux?

M. Giroux: Évidemment, le gouvernement est conscient des besoins concernant la route de Yellowhead et il en tiendra compte lorsqu'il prendra une décision sur la façon convenable d'allouer les fonds dans l'Ouest. Je puis vous l'assurer.

M. Mazankowski: Je vois. Bien, monsieur le président. Monsieur Giroux, je tiens à ce que vous sachiez que nous sommes nombreux à croire fermement que le fédéral devrait participer à l'amélioration de cette route de Yellowhead, et je pense que nous sommes en route vers l'établissement de programmes à frais partagés. Je pense que le gouvernement fédéral a intérêt à être perçu comme un participant à cet important projet routier qui va permettre de desservir certains grands chantiers, les chantiers d'exploitation des ressources énergétiques et divers autres.

Monsieur le président, puis-je poser une question connexe?

Le président: Vous avez deux minutes, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Où en est la révision de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles?

M. Giroux: Il s'agit de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles et de la Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile.

M. Mazankowski: Non, je veux dire la Loi sur les véhicules automobiles.

M. Giroux: Vous pensez sans doute à la Loi sur le transport par véhicule à moteur.

M. Mazankowski: C'est bien cela. On avait promis à la CCMTA d'améliorer la loi. Je voudrais donc savoir où en est la révision?

M. Giroux: Le travail est déjà bien avancé. Le comité de la CCMTA, constitué au mois de septembre 1979, a pratiquement terminé ses délibérations; une réunion des ministres chargés de la sécurité routière est prévue pour les 27 et 28 avril, réunion à laquelle le ministre fédéral des Transports participera. Les ministres examineront le rapport du comité contenant les recommandations en vue de modifier la loi. La Loi sur le transport par véhicule à moteur sera donc modifiée si ces recommandations sont acceptées par les ministres.

M. Mazankowski: Donc, des progrès ont été réalisés.

Je voudrais maintenant vous poser une autre question. A l'issue d'une décision prise en 1979, le gouvernement fédéral a

[Text]

result of a decision taken in 1979. I understand that those federal cars are all in service. Am I to believe that the 1,000 cars that were provided for Alberta, are also in service? Can you confirm that Saskatchewan—that major wheat growing province in western Canada—does not have its cars in service yet? I understand there are a couple of hundred, maybe. Is that true and what is the holdup? What is the delay?

Mr. Giroux: Mr. Chairman, those exact numbers I do not have. I wonder whether Mr. Arnold Tennenhouse of our Grain Transportation Directorate, who is one of our experts in this type of thing, could be allowed . . .

Mr. Mazankowski: What is the matter with that NDP outfit in Saskatchewan? How come they are not delivering their cars?

Mr. Giroux: He could be able to answer Mr. Mazankowski's question more precisely.

Mr. Mazankowski: They are the ones with the big bark and the very, very slight bite.

Mr. Tennenhouse (Chief, Policy and Program Evaluation of Grain Transportation Department of Transport): The delay results from the labour problems that the Hawker Siddeley Company had last summer. Their cars are now in production.

Mr. Mazankowski: Are any in service?

Mr. Tennenhouse: There are a few in service. I so not have the exact number that are in service yet.

Mr. Mazankowski: Well, were they delayed or where they late in putting their orders in?

Mr. Tennenhouse: No, it was not because they were late in getting the orders in per se; it was that the plants were on strike from May until well into September, early October.

Mr. Mazankowski: I am surprised that Mr. McMurtry did not go in there and settle it.

The Chairman: You have had your time, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I believe it. Well, I have to go.

The Chairman: Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, with respect and admiration to you, I deliberately today interrupted House proceedings on the unanimous agreement on the Constitution because you have to do something around here to get somebody's attention.

I want to ask Mr. Giroux, has the Government of Canada yet sent a letter to the Province of Saskatchewan and the City of Regina regarding Phase I of the Rail Line Relocation Project, after we have had announcements out of three Ministers of Transport. What is the status of Phase I of the Rail Line Relocation Project in Regina, since we have been waiting all these years? Is it past the Cabinet committee, Cabinet, Treasury Board? When will the feds start putting money up towards their share? Can you give us an update on that? By the way, Mr. Chairman, I ask this because there are many other cities in Canada looking down the road for rail line relocations.

The Chairman: Mr. Giroux?

[Translation]

conclu un accord de location-vente pour 2,000 wagons-trémies, lesquels sont, paraît-il, tous en service. Je voudrais savoir si les 1,000 wagons qui devaient être mis à la disposition de l'Alberta sont tous en service? Je voudrais également savoir si la Saskatchewan, la principale province productrice de céréales dans l'ouest canadien, dispose déjà de wagons qui lui étaient destinés. Il paraît que jusqu'à présent elle n'en a reçu que deux cents. Pourquoi ce retard?

M. Giroux: Je n'ai pas les chiffres précis, mais M. Arnold Tennenhouse, de la direction du transport des céréales, pourrait peut-être vous expliquer la situation.

M. Mazankowski: Qu'est-ce que les NPD fait en Saskatchewan? Comment se fait-il qu'on n'ait pas encore livré les wagons?

M. Giroux: M. Tennenhouse devrait pouvoir répondre à votre question.

M. Mazankowski: Ils parlent beaucoup, mais ils font peu de chose.

M. Tennenhouse (directeur de l'évaluation de la politique et de la programmation du transport de céréales du ministère des Transports): Les retards sont dus aux grèves qui ont eu lieu l'été dernier dans les usines de Hawker Siddeley. La fabrication de ces wagons a repris maintenant.

M. Mazankowski: Y en a-t-il déjà en service?

M. Tennenhouse: Il doit y en avoir quelques-uns, mais je n'ai pas les chiffres précis.

M. Mazankowski: Mais ce sont les commandes qui ont été passées en retard?

M. Tennenhouse: Non, le retard est dû au fait que l'usine était en grève depuis le mois de mai jusque fin septembre, début octobre.

M. Mazankowski: Je m'étonne que M. McMurtry n'ait pas essayé de régler l'affaire.

Le président: Vous avez épuisé votre temps de parole, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: De toute façon, je dois m'en aller.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, c'est de propos délibéré que j'ai interrompu les délibérations à la Chambre relatives à l'accord unanime qui s'était fait sur la constitution, car c'est la seule façon de se faire remarquer.

M. Giroux pourrait-il nous dire si le gouvernement fédéral a déjà adressé une lettre à la province de la Saskatchewan et à la ville de Regina concernant la phase 1 du projet de réaménagement de la voie de chemin de fer annoncé par les trois ministres des Transports. Où en est la phase 1 du projet de réaménagement de voies de Regina que nous attendons depuis des années? Le projet a-t-il été approuvé par le comité du Cabinet, par le conseil des ministres, le Conseil du Trésor? Quand les autorités fédérales comptent-elles avancer les fonds promis? Si je pose la question, monsieur le président, c'est parce que de nombreuses autres villes au Canada s'intéresseraient à un réaménagement éventuel de la voie ferrée.

Le président: Monsieur Giroux.

[Texte]

• 1610

Mr. Giroux: Mr. Chairman, Mr. Benjamin, there has not been a final decision yet by Cabinet on the proposal for phase 1 of the railway relocation project in Regina. That proposal has been in the stream of proposed Cabinet decisions. As I indicated previously to some of the officials in the Government of Saskatchewan who telephoned me about three or four weeks ago on this, we are hoping to get a decision by the end of April and to see where we are going. So it is not in front of Treasury Board, Mr. Benjamin. It is still pending consideration by Cabinet.

Mr. Benjamin: I thought Cabinet had approved this in principle a number of years ago. However, of the \$71,693 million under urban transport for 1981-1982, how much of that, if any, is for railway relocation, in Regina or anywhere else in the country?

Mr. Giroux: Are you talking about the urban transport budget for this year?

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Giroux: With respect to 1981-1982, of the funds earmarked here of \$70,199, none is designated for railway relocation in Regina. The purpose of the Cabinet decision would be because of the magnitude of the project of the railway relocation in Regina and because Regina's share of its UTAP allocation over the five years of the program is really not sufficient to meet what would be an appropriate federal contribution to that project, which would be about half of a \$35 million amount for phase 1. The reason why it is not to be considered by Cabinet is that it would be subject to additional funding over and above UTAP.

In the railway relocation project there was some possibility of using some UTAP funds for purposes of furthering it. If that is approved I think there could well be some funds spent in 1982-1983 or 1983-1984 out of UTAP, a small amount, but as far as I know there are none earmarked for 1981-1982.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, talk about disgraceful running away from commitments, public and private. Supplementary estimates (C) took \$16.5 million out of the railway relocation and crossing funds and went to other things when there had been public commitments from the Government of Canada, from three Ministers of Transport, for a 50 per cent sharing of railway relocation in Regina. Now there is nothing in these main estimates for it.

Mr. Chairman, I want to go to VIA Rail. On August 9, 1979, I obtained copies of a government policy discussion paper on VIA which suggested that the government reduce financial support for passenger services and abandon about 20 routes. In response to this, government officials said that this was not final policy, that they were still working on one. On August 31, 1979, I obtained another paper, in a plain brown envelope, which suggested that control over passenger train abandonments be transferred to Treasury Board and Cabinet because the CTC was not, in the view of Transport Canada, abandoning enough trains. Again I was told that this was not final policy, just an idea.

[Traduction]

M. Giroux: Le conseil des ministres ne s'est pas encore prononcé quant à la phase 1 du projet de réaménagement de la voie ferrée de Regina. Ainsi que je l'ai expliqué à plusieurs officiels du gouvernement de la Saskatchewan qui m'ont téléphoné à ce sujet il y a trois ou quatre semaines, une décision devrait intervenir vers la fin du mois d'avril. Le Conseil du Trésor n'a donc pas encore été saisi de la question, laquelle doit encore être examinée par le conseil des ministres.

M. Benjamin: Je crois que le Cabinet l'avait déjà approuvée en principe il y a plusieurs années. Sur le crédit de \$71,693 prévus au titre du transport urbain pour l'exercice 1981-1982, combien est affecté au réaménagement des voies de chemin de fer à Regina ou ailleurs au Canada.

M. Giroux: Vous parlez du budget des transports urbains pour l'année en cours.

M. Benjamin: Oui.

M. Giroux: Sur le crédit de \$70,199 prévus pour l'exercice 1981-1982, rien n'est prévu pour le réaménagement de la voie de chemin de fer de Regina. Le coût de la phase 1 de ces travaux s'élèvera à \$35 millions, dont en principe les autorités fédérales devraient payer la moitié. Or, l'aide à laquelle la ville de Regina a droit au titre du programme PATU est loin d'atteindre la moitié des 35 millions de dollars que la ville devrait contribuer pour sa part. Or, il paraît que le projet de réaménagement pourrait bénéficier de fonds provenant de sources autres que le PATU.

Il a été question d'utiliser des fonds du PATU pour promouvoir les travaux de réaménagement de chemins de fer. Si cette décision est accordée, des fonds du PATU pourront être dégagés en 1982-1983 ou 1983-1984. Mais, à ma connaissance, rien n'a été prévu pour 1981-1982.

M. Benjamin: Un exemple de plus d'une promesse non tenue. Le budget supplémentaire C a prélevé 16.5 millions de dollars prévus pour le réaménagement des chemins de fer et des passages à niveau et les a affectés à d'autres fins, et ceci en dépit des engagements pris par trois ministres des transports successifs, qui avaient formellement promis de payer la moitié des frais du réaménagement du chemin de fer de Regina. Or, voilà que rien n'est prévu pour ces travaux dans le budget.

Je voudrais maintenant passer à VIA Rail. Le 9 août 1979, j'ai obtenu plusieurs exemplaires d'un document du Cabinet relatif à VIA, document dans lequel il était question que le gouvernement réduise son appui financier au transport ferroviaire des voyageurs et abandonne complètement vingt parcours. Quand j'ai soulevé la question, les officiels m'ont répondu que le gouvernement ne s'était pas encore définitivement prononcé à ce sujet, et que la question était toujours à l'étude. Le 31 août 1979, j'ai obtenu un autre document dans une enveloppe brune sans en-tête, document qui proposait que les décisions relatives à l'abandon de certains trains de voyageurs relèvent désormais du Conseil du Trésor et du conseil des ministres, Transports Canada estimant que la CCT

[Text]

On July 30 last year I obtained another little government policy discussion paper which recommended that the government reduce financial support for VIA and that transcontinental service be reduced to one route within three years and abandoned within 10 years. The minister responded on July 31 last year saying that abandonment of transcontinental service was not being considered. He also said that he would release a policy on VIA Rail before the end of 1980. Where is that policy and what does it say?

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Mr. Chairman, the whole question of VIA Rail, both its operating budget as well as its capital program, as I was explaining to Mr. Mazankowski previously, is in the process now of being considered by Cabinet. Once Cabinet has made the decision on where to proceed with VIA Rail there will be announcements made by the Minister of Transport on this matter.

• 1615

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have to say that I feel that what is going on in government circles and in the Ministry of Transport right now is a hatchet job on VIA Rail. My information is that, in February of this year, at a federal-provincial meeting on tourism, federal officials left the impression that one of the transcontinental routes in the west would be cut within two years, that eventually there would be no overnight equipment and no passenger services west of Calgary or Edmonton to British Columbia, and the implication is that there would be no national passenger system but rather three regional passenger services—Maritimes, central and west—with priority given to central Canada. Is that government policy? Is that being considered?

Mr. Giroux: I do not know of the meeting you are talking about, Mr. Benjamin, but certainly these types of conclusions or these types of formulations for the railway passenger network are not at the moment being seriously considered.

Mr. Benjamin: Are they being considered at all, let alone seriously? What kind of madness is going on?

Mr. Giroux: I am saying that they are not at the moment being considered seriously. If that kind of information was provided at that meeting—I do not know whether in fact it was provided—it was probably misinterpreted.

Mr. Benjamin: Maybe the Minister of Transport should find out what some of his Cabinet colleagues are doing when they are meeting with the provincial ministers of tourism. You guys get your act together.

If abandoning transcontinental service is not the government's policy, what is it? The LRC trains are just a bare beginning. Intercity services in the Maritimes, in the central region and in the west require a whole bunch of locomotives. What is happening there? Are the railroads going to buy them

[Translation]

n'abandonnait pas suffisamment de trajets. On m'a à nouveau assuré qu'il ne s'agissait pas d'une décision définitive, mais simplement d'une idée.

Le 30 juillet dernier, j'obtenais encore un document recommandant que le gouvernement réduise son appui financier à VIA, que d'ici trois ans, le transcontinental soit réduit à une voie, et complètement abandonné d'ici 10 ans. Le 31 juillet dernier, le ministre a répondu en disant qu'il n'était pas question d'abandonner complètement le service transcontinental. Le ministre a ajouté qu'un document de principe serait rendu public relativement à VIA Rail avant la fin de 1980. Je voudrais savoir ce qu'il en est de ce document de principe.

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Ainsi que je l'expliquais tout à l'heure à M. Mazankowski, le conseil des ministres est en train d'étudier le budget d'exploitation et le programme d'immobilisation de VIA Rail. Dès que le Cabinet aura arrêté sa position concernant VIA Rail, le ministre des Transports fera une déclaration à ce sujet.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je suis convaincu que le gouvernement et le ministère des Transports, notamment, cherchent à saboter VIA Rail. Il paraît que lors d'une conférence fédérale-provinciale du tourisme, en février dernier, les officiels fédéraux ont laissé entendre qu'il n'était pas question d'abandonner d'ici deux ans les voies du transcontinental dans l'Ouest, mais que, éventuellement, on supprimerait les wagons-couchettes ainsi que les services de voyageurs au départ de Calgary et d'Edmonton à destination de la Colombie-Britannique. Les officiels laissaient entendre que le réseau national de trains de voyageurs serait remplacé par trois réseaux régionaux, un pour les Maritimes, un pour le centre du pays et un pour l'Ouest, la priorité allant au Centre. S'agit-il effectivement de l'intention du gouvernement?

M. Giroux: J'ignore tout de la réunion que vous venez d'évoquer, monsieur Benjamin. Ce qui est certain, c'est que des mesures, dans celles que vous venez d'évoquer, ne sont pas sérieusement à l'étude actuellement.

M. Benjamin: Mais en est-il même question? Ce serait de la folie à mon avis.

M. Giroux: Je vous dis que ces mesures ne sont pas envisagées sérieusement actuellement. Les renseignements fournis à cette réunion ont sans doute été mal interprétés.

M. Benjamin: Le ministre des Transports ferait bien à mon avis de se tenir au courant de ce que ses collègues du Cabinet disent lorsqu'ils rencontrent les ministres provinciaux du tourisme.

Vous affirmez que le gouvernement n'a pas l'intention d'abandonner les services transcontinentaux. J'aimerais quand même savoir ce que le gouvernement compte faire. Les trains LRC sont encore au stade embryonnaire. Les réseaux interurbains des Maritimes, du Centre et de l'Ouest ont besoin de

[Texte]

and provide them or is VIA Rail going to have to put up the money? Are the government and VIA looking at something more than the 10 LRC sets that are on order and that will start coming on stream this fall? What are they considering beyond that?

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Mr. Chairman, the whole area of more capital injection into VIA is something that is being very seriously considered right now. The equipment is very old and it is creating problems every year that it is being utilized.

In addition to the LRCs, which should be coming on stream in the fall and be in full operation next spring, we are looking at a number of other capital-improvements areas, such as the refurbishing of existing equipment; the rebuilding—if we can call it that—of the rail diesel cars; the rebuilding of locomotive equipment and the possibility of purchasing new locomotives, which are going to be extremely important; improvements to the stations; improvements to the maintenance facilities, and in fact eventually VIA itself operating its own maintenance facilities in order to have a much better control over its own equipment; and some major projects still to be studied in detail, like significant infrastructure improvements to the road bed and so forth. That is very definitely being looked at right now and is part of the policy considerations taking place.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I want to return to rail line relocation. If the federal shared costs of the rail line relocation in Regina have to be phased in over a period of several years and if you cannot put the money up front now, although the province and the city should put up some of their money now so they can get the project started this year, can Mr. Giroux tell us why the Minister of Transport cannot send a letter to the Minister of Urban Affairs and the Mayor of Regina saying, "Go ahead and start to put up some of your money; we are committed to start putting up our money next year," so that they can get started? What is the holdup on that?

• 1620

Mr. Giroux: Mr. Chairman, the Minister of Transport needs a decision on the part of his colleagues that in fact the money for the relocation project—about which you are quite right, Mr. Benjamin, the idea is to have the province put its money up front this year, next year, and the year after, and then the federal government's contribution would come in in the latter years—before the Minister of Transport can send such a letter, he needs to have the authority vested in him in fact to spend that money, and that authority is not yet forthcoming. That is why he has not sent the letter.

Mr. Benjamin: So much for the statements of three successive Ministers of Transport.

Mr. Chairman, there is a final item. I wonder if Mr. Giroux would himself take up, and have the minister take up, with both CP and CN, the matter of passes for pensioners. We have instances now where a pensioner has had a 50 year gold pass with Canadian Pacific cancelled on him. We have instances

[Traduction]

nouvelles locomotives. Est-ce les compagnies de chemins de fer qui vont acheter ces locomotives ou bien VIA Rail sera-t-elle obligée de payer la facture. Le gouvernement et VIA Rail comptent-ils commander d'autres trains LRC en plus des 10 déjà commandés et qui devront en principe entrer en service l'automne prochain.

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: On est justement en train d'étudier la question d'un nouvel apport de capitaux à VIA Rail. Le matériel roulant, comme vous le savez, est vétuste et son utilisation crée des difficultés.

Outre les LRC, qui commenceront à rouler cet automne et devraient être entièrement opérationnels au printemps prochain, il est également question de rénover les wagons diésels ainsi que les locomotives; d'acheter de nouvelles locomotives, de rénover les gares ainsi que les ateliers d'entretien. VIA Rail pourrait même un jour disposer de ses propres ateliers d'entretien, ce qui lui permettrait de mieux contrôler son propre équipement. D'autres gros projets, telle l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire, sont également étudiés. Toutes ces questions sont donc à l'étude.

M. Benjamin: Je voudrais revenir à la question du déplacement de certaines voies de chemin de fer. Si la contribution fédérale aux frais de réaménagement du chemin de fer de Regina va être étalée sur plusieurs années et non pas versée immédiatement, bien que la ville et la province soient obligées quant à elles de verser une partie des fonds d'ores et déjà afin que les travaux puissent démarrer cette année, pourquoi le ministre des Transports ne pourrait-il pas adresser une lettre au ministre des Affaires urbaines et au maire de Regina, dans laquelle il s'engagerait à commencer à verser la contribution fédérale l'an prochain, ce qui permettrait aux autorités locales d'engager les fonds nécessaires dès maintenant pour entamer les travaux.

M. Giroux: En principe, la province devrait avancer l'argent au cours des trois premières années, après quoi le gouvernement fédéral verserait sa part. Mais avant que le ministre des Transports puisse adresser une lettre en ce sens aux autorités provinciales, il doit être autorisé à débloquer ces fonds, ce qui n'a pas encore été fait. C'est pourquoi il n'a pas pu envoyer la lettre en question.

M. Benjamin: Voilà ce que valent les déclarations de trois ministres des Transports.

Je voudrais maintenant aborder la question de laissez-passer des retraités des compagnies ferroviaires CP et CN, question qui à mon avis devrait être évoquée par le ministre avec les responsables de ces deux compagnies. Ainsi, j'aimerais signaler le cas d'un retraité dont le laissez-passer sur les lignes du

[Text]

now where people can only ride, if they are a CN pensioner, on a passenger train which runs on CN track, and CP pensioners can only ride on a passenger train which goes on CP track. Since VIA Rail is the passenger train operation on all tracks in this country, the pensioners should be able to travel on a VIA train on that pass no matter what rail line it goes on.

The Chairman: VIA could bill CN and CP.

Mr. Benjamin: Of course. That has been part of the cost of labour since 1881. Those passes were always included in a wage package.

Mr. Ellis: And Benjy, you and I are the only ones who can remember it.

Mr. Benjamin: Also, Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Giroux to remind CP and CN that not only employees but pensioners were always entitled to one inter-line pass per year, not only on another railroad in Canada, but on any railroad in the United States.

Mr. Turner: Right on.

Mr. Benjamin: These pensioners are getting enough of a kick in the head on their damn pension plan without having this two-bit chiselling by CP and CN management. Surely the ministry should require CP and CN to honour those pensioners' passes on any passenger train on any damn railroad track in Canada.

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Mr. Chairman, I have made a note of this. It is one area I am not that familiar with. Maybe Mr. Henderson can add something. Mr. Henderson is Director General of Railway Transportation.

The Chairman: Mr. Henderson.

Mr. Ken Henderson (Director General, Railway Transportation, Transport Canada): Mr. Benjamin, I can perhaps give a little background information to your question. We have certainly been supporting the issuance of passes on the part of the two railways so that the employees and pensioners could have access to the trains now being run by VIA Rail. The specific terms and conditions associated with the passes issued to the employees of CN and CP are set by CN and CP and not by VIA Rail. VIA Rail sets the conditions for its own employees, and in fact charges are levied for those pass privileges. VIA does levy charges for those. The revenue that accrues is also part of an incentive package which can be earned back by the two railways by showing improvement in on-time performance and by showing the kinds of improvement VIA is attempting to encourage and seek through the two railways and their operations.

I am not aware of specific conditions applying to pensioners which would preclude them from using VIA trains, unless they happen to be moving over the trackage of one or another of the two railways. I know terms and conditions are attached to passes supplied to railway employees, as indeed terms and conditions have always been applied to pass privileges. We have been attempting to encourage equity of treatment, and

[Translation]

Canadien Pacifique a été annulé. Il paraît, par ailleurs, qu'on oblige les retraités du CN à rouler exclusivement sur les trains empruntant les voies du CN et la même chose pour les retraités du CP. Or, étant donné que VIA Rail est chargée de la direction de trains de voyageurs sur l'ensemble du réseau ferroviaire canadien, j'estime que les retraités devraient être libres de prendre le train VIA quelles que soient les voies empruntées.

Le président: VIA utilise les voies aussi bien du CN que du CP.

M. Benjamin: Bien entendu. Or, ces laissez-passer font partie des salaires depuis 1881.

M. Ellis: Vous et moi sommes les seuls à pouvoir nous en souvenir.

M. Benjamin: Je demande donc à M. Giroux de rappeler aux responsables du CP et du CN que tous les employés des deux compagnies ferroviaires ont toujours eu droit à un laissez-passer par an valable sur tous les réseaux ferroviaires non seulement du Canada, mais aussi des États-Unis.

M. Turner: C'est exact.

M. Benjamin: On leur a déjà suffisamment réduit leur pension, or voilà que maintenant la direction du CP et du CN y va de cette nouvelle mesquinerie. Le ministère devrait obliger le CP et le CN à honorer ces laissez-passer sur tous les trains de voyageurs sur l'ensemble du réseau ferroviaire canadien.

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: J'en prends bonne note. Je ne suis pas au courant de cette question, mais peut-être que M. Henderson, directeur général du transport ferroviaire, va vous donner quelques précisions.

Le président: Monsieur Henderson.

M. Ken Henderson (directeur général, Transport ferroviaire, Transports Canada): Je vais essayer de vous expliquer ce qu'il en est. La délivrance de laissez-passer aux employés et retraités des deux compagnies de chemins de fer leur donnant accès aux trains de voyageurs de VIA Rail a toujours bénéficié de notre appui. Les conditions régissant l'utilisation de ces laissez-passer sont fixées par le CN et le CP et non pas par VIA Rail. Les laissez-passer délivrés aux employés de VIA Rail ne sont d'ailleurs pas gratuits. Les recettes ainsi obtenues font partie des primes attribuées aux deux compagnies ferroviaires pour la qualité des services rendus et le respect des horaires.

A ma connaissance, rien n'empêche les retraités des deux compagnies d'emprunter les trains de VIA Rail, sauf peut-être s'il y a changement de voies. Ce qui est certain, c'est que ces laissez-passer ont toujours été assujettis à certaines conditions. Nous tenons, bien entendu, à ce que tout le monde soit traité sur un pied d'égalité et à ce que les recettes provenant de ces laissez-passer soient utilisées à bon escient. Depuis la création

[Texte]

we have been supportive of the arrangements that have been put into play, as well as using the revenue that accrues from passes. I should perhaps say that with the creation of VIA Rail, this is the first time that there has been a clear acknowledgement that there is a cost associated with providing pass privileges. We feel that by using that revenue to encourage improvement, and to encourage better performance, on the part of the two operating railways, that this will have benefit not only to the travellers using passes, but to revenue travellers as well. But I will look into the specific question that you have raised.

• 1625

Mr. Benjamin: Yes. We are meeting again tomorrow, Mr. Chairman, if Mr. Minister and Mr. Giroux can report back, because what is happening is that the railway pensioners are being held hostage on pass privileges in order to get CN and CP to perform a better on-time performance. The pensioners never did anything to deserve that. Also, if nothing more were done than just to reinstate... well, pass privileges were in place before VIA Rail came into operation, for example. So, if you cannot solve the business of a CP pensioner riding on a VIA Rail train on CN tracks, I would remind you of the entitlement of employees: in place for decades has been the one inter-line pass a year for an employee or a pensioner and the dependent members of his family, anywhere in Canada, anywhere in the United States, once a year. My dad got it for my mum and us kids several times in the years when he was on the railroad. So at least reinstate that much for these pensioners.

Now the employees are being restricted to riding only on a VIA Rail passenger train that is on the track of the railway they work for. And that is just nonsense. Especially if the train is not full. It is no skin off the backside of CN or CP. It is just crazy. It is totally unfair. Well, I got that off my chest; I hope it does some good.

The Chairman: That is just as well, because I might have to challenge your parliamentary language or lack thereof, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I said "backside".

Le président: Madame Côté, s'il vous plaît.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, je pense que je vais profiter de ma première intervention au comité pour remercier VIA Rail et le CN de s'être finalement entendus pour transporter certaines marchandises périssables entre Moncton et Rimouski. Je suis davantage impressionnée par le résultat quand je considère qu'il a fallu un an pour obtenir la décision, après en avoir parlé à la Commission canadienne des transports, au ministre des Transports, au président du CN et au président de VIA Rail ici même au comité. Je trouve cela presque démesuré par rapport à l'importance du sujet, mais enfin, le but étant atteint, je remercie les deux sociétés de la Couronne.

J'en viens à mon sujet favori, VIA Rail. Dans le document qui nous a été remis sur l'administration canadienne des transports de surface pour 1981-1982, on nous dit à la page 36:

[Traduction]

de VIA Rail, c'est la première fois qu'on reconnaît clairement qu'un coût est associé au privilège des laissez-passer. Ces revenus servent à promouvoir les améliorations et un meilleur rendement par les deux sociétés ferroviaires, ce qui serait avantageux non seulement pour les voyageurs qui utilisent les laissez-passer, mais aussi les voyageurs ordinaires. Je vais étudier ce point en particulier.

M. Benjamin: S'il vous plaît. Nous devons nous réunir de nouveau demain, monsieur le président; il serait bon que le ministre ou que M. Giroux puisse nous faire un rapport, car, en ce moment, les retraités des chemins de fer servent d'otages pour assurer que le CN et le CP améliorent leur rendement. Les retraités n'ont rien fait pour mériter un tel traitement. Si on pouvait seulement restaurer les privilèges des laissez-passer, puisque ceux-ci existaient même avant la création de VIA Rail. Si vous ne réussissez pas à régler le dilemme du retraité du CP qui voyage sur un train VIA Rail sur les voies ferrées du CN, je vous rappellerai que les employés ont droit, selon un système qui existe depuis des décennies, à un laissez-passer interligne par année utilisable par l'employé, le retraité ou la famille partout au Canada et aux États-Unis. Quand il était cheminot, mon père a souvent obtenu ce genre de laissez-passer pour ma mère et les enfants. Au moins réinstaurer cette possibilité pour les retraités.

En ce moment, les employés sont limités à voyager sur un train passagers de VIA Rail seulement sur les voies du chemin de fer qui les emploient. C'est ridicule, surtout que les trains ne sont généralement pas remplis. Cela n'enlève rien au CN et au CP. C'est ridicule et très injuste. Voilà, je me suis vidé le cœur; j'espère que cela aidera.

Le président: Heureusement que vous avez terminé monsieur Benjamin, car je craignais devoir vous reprendre.

M. Benjamin: J'ai dit «backside».

The Chairman: Madam Côté, please.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, I think I shall take advantage of this, my first intervention before this committee, to thank VIA Rail and CN for having finally come to some agreement as to the transport of perishable goods between Moncton and Rimouski. I am really flabbergasted that it should have taken one full year to obtain such a decision, after having taken the matter to the Canadian Transport Commission, the Minister of Transport, the President of the CN, the President of VIA Rail and even this committee. I think it is ridiculous, in view of the importance of the subject, but, in any case, it has been done, and I would like to thank both Crown corporations.

Now, I would like to discuss my favourite subject, VIA Rail. In the supplementary notes on the Canadian service transport program for 1981-1982, you state on page 36:

[Text]

Les fonds du Crédit 85 des Transports au cours de l'année financière 1981-1982 permettront d'atteindre les objectifs suivants: (a) Fournir à VIA le financement nécessaire pour planifier, gérer et commercialiser les services de trains de voyageurs ...

Ma question comme là:

... et verser des paiements au CN et à CP pour la prestation à VIA de services contractuels en ce domaine.

Comment se fait-il que VIA Rail ne puisse pas administrer ses propres affaires? Tout à l'heure, si j'ai bien compris, mon collègue d'en face vous a posé une question sur l'utilisation des fonds, c'est-à-dire sur la propriété des immeubles, l'équipement des immeubles, sa propriété, son entretien, la gérance du personnel. Qui est responsable du personnel et tout cela? VIA Rail a maintenant trois ou quatre ans d'existence. C'est la quatrième année, je pense?

M. Giroux: Cela a commencé en 1978.

Mme Côté: En 1978. Je ne comprends pas qu'après tant de temps, une société de la Couronne qu'on pourrait croire autonome soit aussi dépendante d'une autre société de la Couronne. On avait posé au président du CN des questions quant aux modalités de fonctionnement, quant au contrat d'échange de services entre ces deux sociétés de la Couronne pour donner un meilleur service de transport de voyageurs. Et nous sommes aujourd'hui le 8 avril, or je n'ai pas encore eu les réponses à ces questions. Je ne comprends toujours pas le fonctionnement. Je ne condamne pas VIA Rail quant à son service, au contraire! Mais j'ai l'impression que VIA Rail doit avoir de sérieux problèmes à gérer sa propre maison en étant dépendante de CN, ou CP ailleurs au Canada. Etant donné que je demeure dans l'est du Québec, je suis beaucoup plus au courant de la situation que l'on vit dans la province de Québec et aux Maritimes, naturellement.

Ceci, c'est la première partie de ma question, et je parlerai d'un autre sujet par la suite. Merci.

M. Giroux: Monsieur le président, m'a demandé de répondre directement à votre question.

Tout d'abord, vous avez raison ... VIA Rail a maintenant trois ans d'existence, mais effectivement, en tant que chargé du système passagers-voyageurs elle a à peu près deux ans d'existence ... avec une partie des services, en octobre 1978 et avec tous les services en avril 1979.

VIA Rail est responsable des services ferroviaires voyageurs. Elle est responsable pour le marketing de ces services-là. Elle est responsable pour faire fonctionner les trains de voyageurs. Elle a des effectifs d'à peu près 3,500 employés, qui sont les gens qui vendent les billets, et ceux qui sont sur les trains comme tels, qui s'occupent de la nourriture, qui s'occupent de l'aide aux passagers ... Mais VIA Rail doit opérer ces trains, sur les lignes du CN ou du CP. Ces lignes-là appartiennent au CN et au CP, mais on doit admettre que 80 p. 100 du réseau VIA Rail est sur le réseau CN. Donc les négociations avec le CN, les contrats avec le CN sont d'une magnitude quatre fois plus grandes qu'avec le CP.

Nous estimons qu'au CN et au CP, il y a tout près de 4,000 employés qui sont employés aux services ferroviaires pour

[Translation]

Credit 85 will serve during fiscal year 1981-82 to reach the following objectives: (a) to provide the necessary financing to VIA Rail in order to plan, manage and market the passenger train services ...

That will be the first part of my question:

... and payments to CN and CP for the provision of contractual services to VIA Rail in this respect.

How is it that VIA Rail cannot administer its own affairs? If I heard correctly, earlier, my colleague opposite asked a question concerning the use of these funds, that is with respect to the title to buildings, equipment, maintenance, and personnel management. Who is responsible for the personnel and all of those other matters? VIA Rail has now been in existence for three or four years. It is the fourth year, is it not?

Mr. Giroux: It began its operations in 1978.

Mrs. Côté: In 1978. I cannot understand how, after all this time, a Crown corporation which should be independent, must still depend so highly on another Crown corporation. The President of the CN, had testified as to the operating procedures, and the contract for exchange of services between the two Crown corporations in order to ensure a better passenger service. And here we are on April 8, and I still have had no answers to these questions. I still do not understand how it works. I am not criticising VIA Rail for its services, on the contrary! But I have the feeling that VIA Rail must have some serious problems as to the management of its own house, since it has to depend on the CN, and the CP elsewhere in Canada. Since I am from eastern Quebec, I am much more aware of the situation in my province, and in the Maritimes, of course.

Well that is the first part of my question, I want to discuss another subject after. Thank you.

Mr. Giroux: The chairman has asked me to answer directly to your question.

First of all, you are quite right ... VIA Rail has now been in existence for three years, but indeed, has only been fully responsible for the passenger services for two years ... Having taken over a part of the services in October 1978, all passenger services by April 1979.

VIA Rail is responsible for railway passenger services. It is responsible for the marketing of these services. It is responsible to operate the passenger trains. It now has nearly 3,500 employees, the people who sell the tickets, provide the services aboard the trains, provide the restaurant services, and who are there to help the passengers ... However, VIA Rail must operate its trains on the CN and CP rail lines. Those lines belong to the CN and the CP, and some 80 per cent of the VIA Rail network utilizes the CN rails. So the contracts negotiated with the CN are at least four times as great as those negotiated with the CP.

Within the CN and the CP rails, there are approximately 4,000 employees who are assigned to passenger railway ser-

[Texte]

voyageurs. Ce sont les employés, d'abord, qui conduisent les trains. Ce sont les employés qui travaillent dans les entrepôts pour l'entretien... Parce que tout l'entretien des trains de VIA Rail qui sont, comme vous le savez, de vieux trains du CN et du CP, est fait par CN et CP dans leurs grands chantiers de réparation, etc.

Les stations! Je prends la première station qu'elle va posséder, c'est celle justement dont M. Benjamin a parlé tout à l'heure, celle de Régina... Alors les stations appartiennent à CN et à CP. Donc VIA Rail se doit de louer ces stations-là. Elle doit payer l'électricité, le nettoyage, les taxes qui s'appliquent là-dessus parce que beaucoup de ces stations-là sont totalement affectées au secteur passagers.

Donc, si on regarde cela dans un réseau complet, VIA Rail, même si la compagnie a un contrôle sur le marketing, sur l'opération du train comme telle, sur ce qui se passe sur le train, le nettoyage et tout cela... elle est très très dépendante du CN et du CP, parce que les trains doivent se promener sur leurs rails. Elle est dépendante du CN et du CP pour la maintenance, l'entretien de son équipement, pour les stations et aussi pour avoir le temps nécessaire, surtout sur les voies à forte densité... Comme par exemple celle qui va dans l'est du Canada, la voie qui passe à Lévis. Et tout cela veut dire qu'elle doit signer des contrats d'opération, et doit payer un certain montant d'argent au CN et au CP pour utiliser ces facilités-là. Et c'est de là que viennent les paiements de services contractuels à CN et à CP.

Maintenant, ce n'est pas une situation idéale. Ce serait beaucoup mieux si VIA Rail pouvait faire marcher ses trains sur son propre road bed comme on dit, en anglais, sur son propre réseau et avoir ses propres stations, et avoir ses propres facilités d'équipement et d'entretien.

C'est ce que nous tentons de faire en partie. Je ne crois pas que... à travers tout le Canada éventuellement, VIA Rail aura son propre chemin de fer, ses propres rails pour elle seule. Peut-être que dans certains corridors, il y aura des lignes qui seront réservées à VIA Rail pour son propre service. Mais, dans des endroits où vous avez trois trains par semaine ou un train par jour, ce n'est pas tellement économique de bâtir un chemin de fer strictement pour les passagers quand il en existe déjà un.

Deuxièmement, nous tentons de développer un programme d'achat des stations, pour que VIA puisse les moderniser, les aménager de façon beaucoup plus fonctionnelle pour le passager-rail. Dans certains cas, nous voulons développer des stations multi-modales où on peut faire le lien avec les services d'autobus, par exemple, en même temps qu'avec les services ferroviaires. Et finalement aussi, VIA voudrait bien à l'avenir être capable d'avoir ces propres services d'entretien, d'être capable d'entretenir son propre équipement. Ce qui va devenir beaucoup plus important lorsque le nouvel équipement sortira, les LRC qu'on est en train de construire à La Pocatière, parce que ce sera un nouvel équipement et VIA voudra avoir la direction de l'entretien, des réparations, etc.

Quand ils seront arrivés à ce point-là, et cela ne se fera pas immédiatement, comme je vous le disais, ils sont en opération depuis à peu près deux ans, quand ils en seront arrivés à ce

[Traduction]

vices. These are the people who drive the trains, who work in the repair and maintenance sheds... As you know, the maintenance of all the trains owned by VIA Rail, which are all trains of the CN or the CP, is carried out by these two rail companies in their large repair facilities, et cetera.

Now as to the railroad stations, I believe the first station that VIA Rail will own will be the one in Regina mentioned earlier by Mr. Benjamin. So all the other stations belong to the CN and the CP. VIA Rail must therefore rent these stations. It must pay for the electricity, the cleaning, the taxes where these apply, because many of these stations provide a service strictly to passengers.

So, even if as an independent network, VIA Rail controls its marketing, its train operations as such, that is what goes on on the train, the cleaning of these trains it is still very dependent upon the CN and CP, because its trains must travel on their rails. It also depends on the CN and the CP for maintenance and repair of its equipment, for the railroad stations, and for the necessary rail time particularly on high density traffic lines, such as the line that goes through Lévis, travelling east. So it means that VIA Rail must negotiate operating contracts, and pay money to the CN and the CP for the use of these facilities. And that is the reason for the contractual services payments to CN and CP.

Of course it is not the ideal situation. It would be much better if VIA Rail could operate its trains on its own railroad beds, and within its own networks, out of its own railroad stations, and using its own equipment maintenance facilities.

That is partly what we are trying to achieve. I do not think that VIA Rail will ever have its own railroad network throughout Canada. Perhaps in certain corridors, special lines will be dedicated to VIA Rail, for its own service. However, in areas where only three trains per week pass, or even one train a day, it would not be economical to provide a railroad strictly for passengers when there is already one available.

Also, we are trying to develop a railroad station acquisition program so that VIA Rail can modernize the stations, and make them more amenable to the rail passenger. In certain cases, we want to develop multi-modal stations, which will be linked up with bus services for instance, along with the rail services. Finally, VIA Rail would also like in the future to have its own maintenance services, so it can repair its own equipment. This will be more important when the new equipment is available, the LRC trains which are now being built in La Pocatière, since this will be all new equipment, and VIA Rail would like to take charge of its maintenance and repairs, et cetera.

Of course this is not likely to happen in the immediate future, as I said earlier, VIA Rail has been operating for only two years, but when it gets to that point, it will be less

[Text]

point-là, ils seront beaucoup moins dépendants des Chemins de fer. Ils feront beaucoup plus de choses par eux-mêmes, et ils réduiront de beaucoup les contrats avec eux. Je pense que la situation idéale serait d'en venir à avoir la direction sur à peu près 70, 75 p. 100 de leurs activités et être dépendants des Chemins de fer seulement pour l'utilisation de la voie.

Mme Côté: Je pense comme vous, monsieur Giroux, ce serait plus normal si les relations entre VIA et CN ou CP se limitaient à l'utilisation des voies ferrées. Maintenant, quand il s'agit des équipements, des wagons, des locomotives, des gares, et tout cela, on nous dit que cela coûte une somme fabuleuse à VIA Rail, alors que ces équipements-là ont déjà été payés par des subventions, dans une bonne mesure, par les citoyens canadiens. J'ose croire qu'on ne vendra pas ces équipements là à un moment donné. Et je voudrais savoir dans le cas de Regina, par exemple, je voudrais bien savoir combien VIA Rail a payé pour cette gare-là alors qu'elle avait déjà été payée par les citoyens du Canada, elle sera probablement repayée par VIA Rail ou CN encore avec une subvention du gouvernement du Canada, donc encore avec nos impôts. Je ne comprends pas le fonctionnement de deux sociétés de la Couronne qui ont l'air de vouloir faire des profits sur notre dos.

Mr. Benjamin: Three million dollars.

Mrs. Côté: It's terrible.

Je ne suis pas capable de comprendre un fonctionnement comme celui-là. Puis, je me demande où est-ce qu'on s'en va avec ça. Parce que si on espère améliorer les services des transports voyageurs, quand je lis vos notes à la page 35, les transports voyageurs étaient déjà un désastre en 1976. On a pensé améliorer la situation en créant VIA Rail, et on s'imagina que VIA Rail va faire des miracles, alors qu'elle m'apparaît être étranglée par le CN. C'est bien de valeur, mais c'est de même que je vois la situation. Je n'ai jamais pu comprendre comment il se fait qu'entre deux sociétés de la Couronne les biens ne pouvaient pas être transférés, des biens qui appartiennent à toute la collectivité. Il me semble que c'est le bon sens qui dit cela. Je trouve désolant qu'on en parle ici au Comité des transports depuis presque un an, qu'on en parle au ministre, qu'on en parle aux présidents des deux sociétés, et qu'on n'en arrive strictement à rien. C'est tellement vrai, monsieur Giroux, ce que je vous dis là. Les gens, même après trois ans d'existence de VIA Rail, se posent encore la question, à savoir comment il se fait qu'à une gare du chemin de fer, où ce ne sont que des passagers qui vont là, on voit encore le CN Terminal. Alors, quand vous parlez de VIA Rail, les gens disent: Qu'est-ce que c'est que ça? Chez-nous on a l'habitude d'une expression courante qui dit: Qu'est-ce que ça mange en hiver? Parce qu'on ne sait pas qu'est-ce que cela fait. Alors, VIA Rail, c'est complètement inconnu, parce que c'est absorbé... CN est trop omniprésent et omni puissant dans VIA pour permettre à VIA d'avoir une identité.

Il me semble que l'automne dernier, on nous avait dit que l'ordonnance, R-6313, de la Commission canadienne des transports qui définissait les relations entre VIA et CN, serait discutée ou... On n'est peut-être pas arrivé à l'échéance ou quelque chose comme cela. Il me semble que c'est un problème grave, l'affaire des transports voyageurs, comme l'affaire des

[Translation]

dependant on the other railroads. It will be doing much more for itself, and reduce its contracts with the other railroads. Ideally, VIA Rail should be managing at least 70 to 75 per cent of all its activities, and depend on the other railroads only for the utilization of their road beds.

Mrs. Côté: Like you, Mr. Giroux, I think it would certainly be more normal if the dependance between VIA Rail and CN or CP was limited to the use of the rail lines. Now as to the equipment, rail passenger cars, locomotives, stations, et cetera, this is costing VIA Rail a fabulous sum of money, although this equipment has already been paid for through grants, to a great extent, paid by the Canadian taxpayers. I hope that this equipment will not be sold to VIA Rail at some time. And with respect to the Regina station, I would like to know how much VIA Rail is paying for it. It has already been paid for by the citizens of Canada, and it probably will be repaid again by VIA Rail by a Canadian government grant, so once more through our taxes. I really do not understand the operation of these two Crown corporations, who seem to want to make profits at our expense.

M. Benjamin: Trois millions de dollars.

Mme Côté: C'est effrayant.

I really do not understand this way of operating. Just where will all this end. If it was in order to improve the passenger rail services, as stated in your notes on page thirty-five, these were already a disaster in 1976. We thought to improve the situation by creating VIA Rail, and we expect VIA Rail to make miracles, when it is being slowly strangled by the CN. It is most unfortunate, that is my perception of the situation. I have never been able to understand why a property could not simply be transferred between two Crown corporations, since these all belong to the community in any case. It seems to me that is just good sense. I find it disheartening that for the past year we have been discussing the matter in the Transport Committee, with the minister, with the presidents of both corporations, and this had led absolutely nowhere. What I am saying is very true, Mr. Giroux, although VIA Rail has been operating for three years, people are still wondering why a railroad station, where only passengers are accommodated, still bears the sign CN terminal. And when you talk about VIA Rail, people ask: what is that? In my region, we use a current idiom: Qu'est-ce que ça mange en hiver, what makes it tick? Because people really do not know what to make of it. VIA Rail is completely unknown, because it is assimilated... CN is too omnipresent, and all powerful within the structure of VIA to allow VIA its own identity.

Last fall, we were told that Order R-6313 of the Canadian Transport Commission, which defines the relations between VIA Rail and CN was to be considered by the committee... perhaps we have not gotten around to that yet. To me, the passenger transportation is a very serious problem, as is the transportation of goods. If I were to tell you what I have heard

[Texte]

transports de marchandises. Si je vous racontais ce que je viens d'entendre à propos d'un pauvre petit colis de 25 livres qui voyage de Matane à Trois-Pistoles, c'est à faire pleurer, à cause des coûts. Et, si on revient aux voyageurs, ce n'est pas plus intéressant. Puis, on ne se donne pas les moyens.

Monsieur le président, c'est épouvantable, on marche sur la lune et on ne sait pas marcher sur la terre. On a des conditions affreuses pour les voyageurs, des contraintes épouvantables existent entre deux sociétés de la Couronne; on a un ministère des Transports et une Commission canadienne avec toutes sortes de comités et de spécialistes et on ne se comprend pas. Il me semble qu'on parle tous le même langage, mais on n'en arrive à rien. Or, si vraiment VIA a payé 3 millions de dollars pour une gare à Régina, je trouve cela absolument scandaleux. S'il fallait que VIA Rail donne plus qu'un dollar pour la gare de Rimouski, ce serait un deuxième scandale, parce que ce n'est pas entretenu. C'est une honte pour une propriété du gouvernement du Canada; une société de la Couronne, pour moi, c'est la même chose. Alors, je ne trouve pas que nous sortons enrichis de la création de deux sociétés de la Couronne pour donner des services publics essentiels dans un pays comme le Canada, qui est très vaste et qui a besoin de se donner des moyens pour que les gens puissent se connaître et échanger, quand on met tout en œuvre pour atteindre le résultat contraire.

• 1640

J'ai peut-être l'air d'être négative, mais si vous pouviez imaginer les conditions dans lesquelles les gens qui vivent dans les deux extrémités reçoivent les services, tant au niveau du transport de marchandises que la façon dont on les transporte comme voyageurs, je vous avouerai que . . . et à des coûts assez importants, . . . Je me demande si les gens ne seraient pas prêts à payer un peu plus cher, mais pour des services décentes et surtout humains.

Tant qu'on sera dans une situation où une société doit opérer un service de transport de voyageurs sur des distances extrêmement grandes, qui nécessitent plusieurs dizaines d'heures de transport, on demande à des gens de rester ensemble, on leur donne du personnel . . . Mais quand on demande à des employés du CN qui sont habitués de voyager avec, peut-être, des trains de marchandises, et qu'on leur dit: «Aujourd'hui vous allez vous occuper de voyageurs», peut-être que même si la nature humaine est facile d'adaptation, je me demande si ce n'est pas trop exiger de certaines personnes.

Je me demande jusqu'à quel point on prend au sérieux la nécessité, pour un pays comme le Canada, qui a un gouvernement qui veut assumer ses responsabilités, de maintenir un service de transport des voyageurs dans des conditions humaines et à un prix juste et raisonnable.

Est-ce qu'il me reste du temps, monsieur le président? On pourrait parler un peu de transport de marchandises.

M. Benjamin: Go ahead!

Le président: Five minutes, Mrs. Côté.

Mme Côté: Je voudrais juste vous poser mon problème. On me dit que, dans l'Est du Canada, si un express abandonnait le

[Traduction]

about the cost of transporting a simple little 25 pound package from Matane to Trois-Pistoles, it would be enough to make you cry. And it is no better with respect to passenger service. Unfortunately, we are not providing the means.

Mr. Chairman, it is really terrible. Here we are walking on the moon, and we do not even know how to get around on earth. Passengers are being moved in a most awful condition, and there are terrible restrictions existing between two Crown corporations; the Department of Transport, and the Canadian Transport Commission, which has all sorts of committees and specialists, still cannot understand each other. It seems to me we are all talking the same language, yet we cannot get anywhere. If VIA Rail actually paid \$3 million for a railroad station in Regina, I think it is really scandalous. If VIA Rail had to pay more than \$1.00 for the Rimouski station, it would be a second scandal, since it is in a frightful state. It is a blight on the Government of Canada; in my view, a Crown corporation comes out to the same thing. So I do not think that we have really gained anything in creating two Crown corporations to provide essential public services in a country such as Canada, which is so huge, and which must really provide a means for people to get to know each other, and to exchange views, while we seem to be doing everything to the contrary.

Perhaps I sound a little negative, but if you only knew of the state of the services provided to people at both ends of the country, just as much as for the transport of freight as for the passengers I must say . . . and at a very high cost . . . I wonder if people will not be prepared to pay just a little more if they could get humane and reasonable services.

As long as our society must provide passenger transport service over extremely long distances, requiring many dozens of hours of transport, we should provide the necessary personnel to make the trip easy to take . . . but it is perhaps asking too much of CN employees who are used to travelling with freight trains, to suddenly ask them to take care of passengers, even if human nature adapts easily.

I wonder if we have seriously considered how essential it is in a country like Canada, for the government to assume its responsibilities, and to maintain humane passenger transport service, at a reasonable and fair price.

Do I have any time left, Mr. Chairman? Perhaps we could talk about their freight transport.

Mr. Benjamin: Allez-y!

The Chairman: Cinq minutes, encore, madame Côté.

Mrs. Côté: I just want to put a problem to you. Assuming we were to abandon our freight services in most areas of

[Text]

service pour presque la majorité des coins, le service... J'ai pris l'information relativement au cas d'un petit colis qui voyagerait de Matane à Trois-Pistoles par camion à un moment donné, alors que nous n'aurions plus de transport par train. On me dit qu'on le prendrait à Matane et qu'on le monterait à Québec. A Québec, il serait «dispatché»... Comment on dit cela en français? Trié, c'est cela. Alors, il redescendrait à Rimouski pour un autre transport, et après cela il monterait à Trois-Pistoles. Cela aura probablement pris cinq jours, et cela aura coûté quatre fois le prix normal. Cela veut dire à peu près \$40, alors qu'un colis de 25 livres qui serait parti de Vancouver, monsieur, pour venir à Rimouski aurait pris moins de temps et aurait coûté à peine \$25.

Monsieur le président, quand on me dit que rationaliser ces services-là sera finalement au bénéfice des usagers, je me demande s'il faut en rire ou en pleurer.

Alors, si on pouvait parler à quelqu'un à propos de cela, poser les bonnes questions aux bonnes gens et leur demander si les résidents des extrémités du Canada doivent être pénalisés de cette situation-là. Finalement, les avantages, on ne veut concentrer cela que dans le centre!

M. Giroux: J'aimerais, si vous me permettez, monsieur le président, clarifier un peu l'illustration. Quel transporteur vous a donné cette information-là?

Mme Côté: Maintenant, on a fait des ententes avec les camionneurs à Rimouski.

M. Giroux: Vous parlez de CN Express?

Mme Côté: Oui, je parle de CN Express, qui est maintenant propriétaire de Rimouski Transport. Tout cela tournera en Husband, je pense, parce que c'est en copropriété avec la province de Québec.

M. Giroux: Vous parlez de Bussières.

Mme Côté: Oui, dans mon coin, cela s'appelle Rimouski Transport.

M. Giroux: Ah bon! Très bien.

Mme Côté: Alors, il y aura aussi une entente, d'après ce que j'ai appris, et j'aimerais ça qu'on puisse vérifier, entre Rimouski Transport, qui s'appellera Husband Québec et Transport Théberge aussi, qui offrira plutôt du service local, si je puis dire. Ceci entraîne nécessairement des frais supplémentaires.

J'aimerais cela si vous pouviez me vérifier cela, monsieur Giroux.

M. Giroux: Nous allons le vérifier. M. Bélec, qui est le directeur général du transport routier, je vais lui demander d'en prendre note... Il en prend note justement, de vérifier cela pour vous. Si on a besoin d'un peu plus de renseignements pour aller au fond des choses... L'exemple que vous nous donnez semble complètement... je ne sais si je devrais employer le mot «stupide», mais...

• 1645

Mme Côté: C'est pour cela que je vous l'ai donné.

M. Giroux: Cela n'a pas de sens. Alors, on va vérifier et on va vous donner l'information le plus vite possible.

[Translation]

eastern Canada, I gathered information relative to the transport of a parcel from Matane to Trois-Pistoles by truck. I was told it would be picked up from Matane, and transported to Quebec. In Quebec, it would be despatched to Rimouski on another truck, and then it would be sent to Trois-Pistoles. The whole trip would take approximately five days, and would cost four times the present normal freight rate. That means it would cost approximately \$40.00 yet the same 25 lb. parcel delivered from Vancouver to Rimouski would take less time, and cost not quite \$25.00.

Mr. Chairman, when I am told that the rationalization of these services would be to the benefit of the users, I do not know whether to laugh or cry.

Now, if we could talk to someone about this, ask the right questions to the right people, and see if we cannot avoid having the residents of both ends of the country penalized by this. Finally, what of the advantages, everything will be concentrated in the centre of the country.

Mr. Giroux: If I may, Mr. Chairman, I would like to clarify this situation. What transport company gave you this information?

Mrs. Côté: Now, they have entered into agreements with truckers in Rimouski.

Mr. Giroux: You are talking about CN Express?

Mrs. Côté: Yes, I am talking about CN Express, which now owns Rimouski Transport. And all will be taken over by Husband Transport, which I think is jointly owned by the province of Quebec.

Mr. Giroux: You are talking about Bussières Transport.

Mrs. Côté: Yes, but in my area it is called Rimouski Transport.

Mr. Giroux: Ah, so! Very well.

Mrs. Côté: And from what I have learned, I would like to have this checked, there will be an agreement between Rimouski Transport, which will be known as Husband Quebec, and Théberge Transport which will serve the more local traffic. Of course, this will bring about additional costs.

Could you check that out for me, Mr. Giroux?

Mr. Giroux: Yes, we will check it out. I will ask Mr. Bélec, the Director-General of Road Transport to take note of this... In fact he is taking note of it and he will look into the matter. We may need more information in order to get to the bottom of this... the example that you give me sounds absolutely... I wonder if I should not use the word stupid, but...

Mrs. Côté: That is why I have used it.

Mr. Giroux: It does not make sense, so we will look into it, and we will give you the information as soon as possible.

[Texte]

Mme Côté: D'accord, merci. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, madame Côté. Next we have Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I also want to get involved in VIA Rail, but before I do, there is one question that has been bothering me all week, and I think this is a proper time to bring it up.

Mr. McKnight: Why not?

Mr. Ellis: The President of the United States has made a significant change in the emission controls in the United States automobile industry, which is said to be able to save them \$1 billion over the next short period of time. Can Mr. Giroux, or any of the staff he has with him, tell me whether or not that same relief from the emission controls will take place in Canada?

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Yes, Mr. Chairman. It does not affect Canada, because the United States has had emission control requirements that were much more stringent than were the Canadian requirements over a number of years. That is very basically because the quality of the air, particularly in the very dense urban areas in the United States, required—in the view, obviously, of the previous administration—that more stringent standards be applied. Mr. Bélec can probably add more to this answer than I can, so I will leave it open to him to go a bit further into it. I just wanted to make the point that it does not affect our standards, because our standards have been lower than the U.S. standards.

Mr. Ellis: If he is going to elaborate on it, Mr. Chairman, he might give us some idea of the comparability of the standards as they will be with the new legislation in the States.

The Chairman: Mr. Bélec.

Mr. Bélec: Mr. Chairman, we have no knowledge of the details regarding the level to which the American emission standards will come down, but we know that they will not come down lower than the existing Canadian standards that are in effect until 1985. So, as a matter of fact, even the revised American emission standards will still be a little more stringent than the Canadian ones. This is for emission standards.

There are proposed other safety regulatory changes as they apply to seat belts. Again, this will apply strictly to American standards, which demanded automatic seat belts in most cars, starting with the small ones manufactured next year. We understand that this will be put back for another two years. In other words, the companies will not have to put into their cars automatic seat belts for at least two more years. In Canada we had not adopted that particular standard; we have retained in Canada what we call the manual seat belt, the one you have to buckle yourself, so this change in American regulation will not affect us.

[Traduction]

Mrs. Côté: Fine, thank you. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mrs. Côté. Maintenant, nous passons la parole à M. Ellis.

M. Ellis: Monsieur le président, je voudrais aussi discuter de VIA Rail, mais avant, j'ai une question qui m'a tourmenté toute la semaine et je me demande si c'est le bon moment de la poser.

M. McKnight: Pourquoi pas?

M. Ellis: Le président des États-Unis vient de faire des changements importants concernant le contrôle des émissions de l'industrie automobile américaine, changements qui, apparemment, pourraient leur faire épargner 1 milliard de dollars à très court terme. M. Giroux, ou un de ses associés, peut-il me dire si, oui ou non, le Canada compte faire les mêmes changements?

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Merci, monsieur le président. Ces changements n'affectent pas le Canada, car les États-Unis ont des normes de contrôle des émissions beaucoup plus sévères que celles du Canada depuis un certain nombre d'années. Cela est dû au fait que la qualité de l'air, surtout dans les régions urbaines très peuplées des États-Unis, exigeait bien sûr, selon l'administration précédente, des normes plus élevées. M. Bélec peut peut-être vous expliquer cela plus en détail; je lui cède donc la parole. Je veux seulement souligner que cela n'affecte aucunement nos normes, qui étaient moins rigoureuses que les normes américaines.

M. Ellis: Si M. Bélec doit nous expliquer cela plus en détail, monsieur le président, peut-être pourrait-il nous faire faire une comparaison des normes, à la suite de l'application de la nouvelle loi aux États-Unis.

Le président: Monsieur Bélec.

M. Bélec: Monsieur le président, nous n'avons aucune idée de l'importance de la diminution des normes américaines; nous savons toutefois qu'elles ne sont pas moindres que les normes canadiennes actuelles, qui seront en vigueur jusqu'en 1985. Et effectivement, mêmes les normes révisées seront encore plus rigoureuses que les normes canadiennes. Voilà au sujet des normes pour le contrôle des émissions.

On a aussi proposé des changements aux règlements sur la sécurité, surtout au sujet des ceintures de sécurité. Ces changements n'affectent que les normes américaines, qui exigent présentement des ceintures de sécurité automatiques dans la plupart des voitures, à commencer par les nouvelles petites voitures fabriquées l'année prochaine. Apparemment, on retardera de deux ans l'application de ces nouveaux règlements. En d'autres mots, les sociétés n'auront pas à installer les ceintures de sécurité automatiques dans leurs voitures avant deux ans. Au Canada, nous n'avons jamais adopté cette norme précise; nous n'exigeons seulement que la ceinture de sécurité manuelle, c'est-à-dire une qu'on doit attacher soi-même, et en fait, le changement des règlements américains ne nous touche pas.

[Text]

Mr. Ellis: How do you define "automatic seat belt"? Is it like the one the Volkswagen Rabbit has, the one that is fastened to the door?

Mr. Bélec: That is the one that automatically ties you in. It is automatic; whether you want it or not, you have a seat belt on when you sit in the car.

Mr. Ellis: The emission control standards then will, in your opinion, be no lower than those in effect in Canada right now.

Mr. Bélec: That is right sir,—or no higher.

Mr. Ellis: All right.

Mr. Giroux: Just to add to that, Mr. Ellis, our current emission standards are 2 grams GPM of hydrocarbons, 25 of carbon monoxide, and 3.1 grams of nitrogen oxide. The U.S. ones were bringing those down significantly. For example, in the case of hydrocarbons, we are at 2, and they would have brought them down to 0.41—so it is a significant decrease—from 25 GPM of nitrogen oxide to 1.0 in the U.S.—which is a significant decrease—and 3.1 in terms of nitrogen oxide, versus 1. So there is still quite a bit of difference. In other words, the levels are kept higher, they still have quite a way to go to get to our levels of standards. That is the point that Mr. Bélec was raising.

• 1650

Mr. Ellis: About the equipment; I am just curious—and probably it has nothing to do with your department, and if so, I will get on to something else—but I am curious. When automobiles are manufactured in Canada for shipment to the United States, is that equipment added after or is it added here? Does anybody know? I am just curious.

Mr. Bélec: Mr. Chairman, if I may answer . . .

The Chairman: Yes, Mr. Bélec.

Mr. Bélec: . . . the cars that are manufactured in Canada for American markets must meet the American standards, in the same way that the ones that are manufactured in the United States for Canadian consumption have to meet the Canadian Standards.

Mr. Ellis: All right.

Mr. Chairman, I want to deal also with VIA Rail for a little while, and I cannot help but, in part, agree with the last speaker from across the way.

The city of Belleville, where I come from, is the Rideau area headquarters for CN. It covers everything from Oshawa to the Quebec border, and from the lake, north as far as you can go in Ontario. The station is so old it has been declared a heritage building. It cannot be torn down because Heritage Canada have decided it has to stay there for ever and ever. But VIA is so popular in the city that you have to telephone Toronto to find out when a train is coming into Belleville, and you can believe that there are a lot of people very, very upset by it.

[Translation]

M. Ellis: Que voulez-vous dire par ceinture de sécurité automatique? Est-ce le genre de ceinture installée dans la Rabbit de Volkswagen, celle qui est installée dans la porte?

M. Bélec: C'est le genre qui vous attache automatiquement, une fois qu'on est assis dans la voiture.

M. Ellis: Donc, les normes de contrôle des émissions, selon vous, ne sont pas moins rigoureuses que les normes canadiennes actuelles?

M. Bélec: Exactement, monsieur, ni plus rigoureuses.

M. Ellis: Oui, très bien.

M. Giroux: J'ajouterai, monsieur Ellis, que nos normes courantes limitent les émissions à deux grammes d'hydrocarbure, 25 grammes de monoxyde de carbone, et 3.1 grammes d'oxyde d'azote par million d'unité d'air. Les anciens règlements, aux États-Unis, auraient été beaucoup moins élevés. Par exemple, dans le cas des hydrocarbures, où nous exigeons au maximum deux grammes, les règlements américains exigeaient 0.41 grammes; donc, c'est une diminution importante. Quant au monoxyde de carbone, on passe de 25 grammes à 1 gramme, aux États-Unis, une diminution importante, tandis que pour l'oxyde d'azote, on passe de 3.1 à 1 gramme. Il y a donc une bonne différence. Autrement dit, les niveaux sont toujours plus élevés, restent beaucoup plus rigoureux que les normes canadiennes. Voilà ce qu'expliquait M. Bélec.

M. Ellis: Je suis un peu curieux à propos de l'équipement; cela n'a probablement rien à voir avec votre ministère, et dans l'affirmative, je pensais à autre chose. Lorsque des autos sont fabriquées au Canada pour expédition aux États-Unis, cet équipement est-il ajouté là-bas ou ici? Quelqu'un est-il au courant?

M. Bélec: Monsieur le président, permettez-moi de répondre . . .

Le président: Oui, monsieur Bélec.

M. Bélec: Les automobiles fabriquées au Canada pour le marché américain doivent être conformes aux normes américaines, et de la même façon, les autos fabriquées aux États-Unis pour le marché canadien doivent être conformes aux normes canadiennes.

M. Ellis: D'accord.

Monsieur le président, je voudrais également parler un peu de VIA Rail, et je ne peux m'empêcher d'être partiellement d'accord avec le dernier intervenant de l'autre côté.

La cité de Belleville d'où je suis originaire est le centre du Canadien National pour la région Rideau. Cela comprend tout ce qu'il y a entre Oshawa et la frontière du Québec, de même que tout le territoire entre le lac et la frontière nord de l'Ontario. La gare est tellement vieille qu'on l'a déclarée édifice historique. Elle ne peut être détruite parce que Heritage Canada a décidé qu'elle doit être préservée à tout jamais. Cependant, VIA est tellement populaire dans cette ville qu'il faut téléphoner à Toronto pour savoir quand un train viendra à Belleville, et croyez-moi, il y a un très grand nombre de personnes qui n'aiment pas cela.

[Texte]

Mr. Benjamin: We have to phone Winnipeg.

Mr. Ellis: And I am sure the answers you get are just about as intelligent as the ones we get.

Mr. Chairman, if I could: a lot of questions have been asked about the new equipment for VIA. Is there some kind of a schedule and what input does the department have into that equipment? Is there some idea when some of this equipment might be available?

Mr. Giroux: Mr. Chairman, first of all, the department has a very direct input into the VIA capital activities because, apart from some 8 to 9 per cent of internally-generated funds as a result of depreciation, all of VIA's capital budget comes from government appropriations. In other words, it is part of the budget of this department and it is under "Capital" in the votes that you have in the Blue Book.

VIA develops a five-year plan, and as part of that five-year plan, develops a capital program for the year coming up. This is then brought to the department and we review it in quite precise detail with them to ensure that that equipment they wish to purchase meets the longterm objective of the program, that there have been sufficient analyses made, that it is justified and so forth.

Of course, we have been encouraging VIA to deal principally, from the outset of its existence, with the equipment, but I must emphasize again if I may, to the committee, that VIA has really been functioning for only two years, and it is trying to change around a system of rail passenger services that has been let go for 25 years.

Now, it has got a very big task in front of it. It is dealing with equipment that has not been up-kept or maintained; it is old equipment. It has also had to deal with an attitude on the part of railway employees that passengers are not important but merely something that you have to leave aside, because the railways were not putting priority on them. But you do not change attitudes, you do not change equipment, you do not change methods of operation over night, particularly not in the railway industry, where it takes time.

So what we have been encouraging VIA to do, and they have been doing it, is to first of all deal with the equipment, and for the first time, this year, you will see tangible evidence of something new because the LRCs will be coming on stream.

Mr. Ellis: That is my question: when?

Mr. Giroux: Well, some of the cars are almost ready now; but full train sets—it is estimated right now that they will probably be able to test them sometime this summer and they should be in operation, some of them, in the fall of 1981, with all of the 10 train sets in operation for a full-year cycle in the spring of 1982. So it is a phasing-in type of approach, but that new equipment will certainly make quite a bit of difference in terms of the attractiveness of the rail passenger program.

[Traduction]

M. Benjamin: Chez nous, il faut téléphoner à Winnipeg.

M. Ellis: Et je vous parie que les réponses que vous obtenez sont tout aussi intelligentes que celles qu'on nous fait.

Monsieur le président, permettez-moi de dire ceci: on a posé beaucoup de questions à propos du nouveau matériel pour VIA. A-t-on établi un échéancier, et quelle est la participation du ministère dans l'acquisition de ce matériel? Sait-on à peu près à quel moment ce matériel sera disponible?

M. Giroux: Monsieur le président, tout d'abord, le ministère a une participation très directe au programme d'acquisition de VIA; en effet, exception faite de 8 ou 9 p. 100 de fonds internes provenant de l'amortissement, tout le budget d'investissement de VIA provient de crédits gouvernementaux. Autrement dit, ces sommes font partie du budget de ce ministère et on les retrouve sous la rubrique «Investissement» dans les crédits du Livre bleu.

La société VIA a élaboré un plan quinquennal, et dans le cadre de ce plan, elle a mis au point un programme d'investissement pour la prochaine année. Ce programme est ensuite soumis au ministère, où nous l'étudions en détail avec la société, afin de nous assurer que le matériel qu'on désire acheter correspond aux objectifs à long terme du programme, qu'on a fait suffisamment d'analyses, que ces acquisitions sont justifiées, etc.

Évidemment, à partir de la création de la société, nous avons encouragé VIA à s'occuper principalement du matériel, mais je dois vous rappeler une fois de plus que VIA n'existe vraiment que depuis deux ans, et qu'on essaye d'y modifier complètement le système ferroviaire de transport des voyageurs, qu'on a laissé à l'abandon pendant 25 ans.

La tâche est immense. Il faut composer avec du vieux équipement qui n'a pas été entretenu ou renouvelé. Il faut également faire face à l'attitude des employés du chemin de fer, voulant que les voyageurs ne sont pas importants et qu'il n'existe pas nécessaire de s'en occuper, puisqu'on ne leur a jamais auparavant accordé la priorité. Il est impossible que, du jour au lendemain, on puisse modifier ces attitudes, changer d'équipement et les méthodes de fonctionnement, particulièrement dans l'industrie des chemins de fer, où il faut du temps.

Nous avons donc encouragé VIA à s'occuper d'abord du matériel, ce que la société a fait; pour la première fois cette année, vous verrez une preuve tangible de renouveau, puisque les trains légers, rapides et confortables (LRC) seront mis en service.

M. Ellis: C'était ma question: quand seront-ils mis en service?

M. Giroux: Certains des wagons sont presque prêts maintenant, mais pour ce qui est des trains entiers, on prévoit maintenant qu'ils seront probablement mis à l'essai pendant l'été et que certains d'entre eux devraient être en service à l'automne 1981; les dix trains devraient être utilisables pour un cycle d'une année complète à partir du printemps 1982. Il s'agit donc d'une mise en service graduelle, mais il est certain que ce nouveau matériel rendra le programme de transport des voyageurs beaucoup plus attrayant.

[Text]

There is an awful lot, also, of equipment refurbishing, improvements in the area of rail diesel cars, reconditioning those rail diesel cars, and there is going to be more and more of the traditional equipment, which will be more attractive, refurbished, more comfortable, and so on. This equipment refurbishing is going on every week now. Every month new equipment is coming on and diesel rail cars are also being refurbished on that basis.

• 1655

Improvements are also being made in their management equipment, better Reservia system, and some of these other activities. A lot of the things they have been doing so far you have not noticed that much. It is still the same old locomotive. From the outside it looks like the same old car, although it is cleaner, it has carpeting inside and so on. But when the LRCs hit, it will be quite a bit different. It will be a big impact on the attractiveness of the system.

The Chairman: May I put in a supplementary question, Mr. Ellis?

Mr. Ellis: Sure, of course.

The Chairman: If my memory serves me correctly, Mr. Giroux, when Mr. Roberts was before the committee he told us that the first LRC train should be ready for testing in May of this spring and he would run it up to Ottawa so the committee could have a look at it. Has that been set back somewhat, or is that still on schedule?

Mr. Giroux: There is a complete LRC train which within a couple of weeks will be ready to be tested under all kinds of operating conditions, and that is bound to take a couple of months. What I think could be possible is some time in early June have an LRC car available in Ottawa for people to see, and not only in Ottawa; there might be LRC cars in other places for people to take a look at. But I do not want to steal Mr. Roberts' thunder here. He may want to make an announcement at a certain point in time.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis. Go ahead.

Mr. Ellis: If you have this input into VIA Rail, I am almost tempted to ask you, if since the cars and equipment are all CN and CP, what are we doing with VIA Rail. But I will not get into that one right now since it is obviously too late.

Do you have some indication if there will indeed be dedicated lines for VIA Rail at some point in the future? The railroad people, both CN and CP, tell us that the kind of track they require for the heavy freight they put over the lines never will be the right kind of track for high-speed passenger service, and that in fact the success of the Japanese lines particularly is that the lines are dedicated.

Mr. Giroux: Mr. Chairman, this is very much in the planning phases in VIA at the moment. The best example of where their planning is reasonably well advanced is the Montreal-Ottawa-Toronto corridor where they now have to use the existing tracks, which are tracks for freight trains, and which

[Translation]

On fait également beaucoup de rénovation et d'amélioration au matériel diesel; on remet ces wagons en état et une grande partie du matériel traditionnel deviendra plus attrayant, plus confortable, etc. Cette rénovation de l'équipement se fait quotidiennement maintenant. Chaque mois, du nouveau matériel est mis en service et les wagons diesel sont également rénovés de la même façon.

On apporte également des améliorations à l'équipement de gestion, pour un meilleur système Reservia et pour certaines de ces autres activités. On n'a pu vraiment remarquer un bon nombre de ces changements effectués jusqu'à maintenant. C'est toujours la même vieille locomotive. De l'extérieur, les wagons semblent être les mêmes, même s'ils sont plus propres, si on a installé de la moquette à l'intérieur, etc. Mais lorsque les LRC seront mis en service, ce sera très différent. Le système deviendra beaucoup plus attrayant.

Le président: Me permettez-vous une question supplémentaire, monsieur Ellis?

M. Ellis: Bien sûr.

Le président: Sauf erreur, monsieur Giroux, lorsque M. Roberts a témoigné devant le Comité, il nous a dit que le premier train LRC devrait être mis à l'essai en mai, ce printemps; il a dit que le train viendrait à Ottawa afin que le Comité puisse y jeter un coup d'œil. Y a-t-il un retard à cet égard, ou cela est-il toujours prévu?

M. Giroux: Un train LRC complet sera prêt d'ici quelques semaines, et il sera mis à l'essai dans diverses conditions, ce qui prendra quelques mois. Je pense toutefois qu'il sera possible d'amener un wagon LRC à Ottawa au début de juin, afin que les gens puissent le voir, et pas seulement à Ottawa; nous pourrions amener des wagons LRC en d'autres endroits, afin que la population puisse les voir. Cependant, je ne veux pas saper l'effet de M. Roberts. Il voudra peut-être faire une déclaration plus tard.

Le président: Merci, monsieur Ellis. Vous pouvez poursuivre.

M. Ellis: Puisque vous jouez un tel rôle dans VIA Rail, je suis presque tenté de vous demander ce que nous faisons justement avec VIA Rail, puisque tout le matériel et les wagons appartiennent au CN et au CP. Cependant, je n'aborderai pas cette question, puisqu'il est évidemment trop tard.

Croyez-vous qu'en fait, à l'avenir, certaines voies seront réservées à VIA Rail? Les responsables du transport des marchandises, tant au CN qu'au CP, nous disent que le type de voie nécessaire au transport lourd ne sera jamais le type de voie nécessaire pour les trains de voyageurs à haute vitesse; ils nous disent qu'en fait, si les trains japonais sont si efficaces, c'est que les voies sont réservées.

M. Giroux: Monsieur le président, pour l'instant, cette question en est encore vraiment à l'étape de la planification chez VIA. Le meilleur exemple d'une planification raisonnablement avancée est le corridor Montréal-Ottawa-Toronto, où l'on doit maintenant utiliser les voies existantes, c'est-à-dire les

[Texte]

are heavily used in many ways. They do involve a high capacity of freight operation.

VIA is developing plans to try to identify a dedicated line between Montreal, Ottawa and Toronto which would allow it to have exclusive access to that line, which would allow it to improve the roadbeds so it could run those trains at a much higher level of service, a shorter time in order to reach the cities and therefore give better service to the travelling public.

This is still in the planning stages. It is being analysed at the moment, evaluated and costed because it is a very expensive proposition. It involves some significant changes, particularly in the Ottawa-Toronto area because of the configuration of the track at the moment.

If we talk in terms of the future, there has been quite a bit of discussion between VIA and, for example, the Government of Alberta about a rapid service between Edmonton and Calgary which is emerging as a very important corridor and is of a sufficient distance to be extremely attractive for high-speed rail and which could probably involve dedicated track on that basis. The Government of Alberta has already done some studies on this basis and is in discussion with VIA. These are two of the areas where such a situation would exist.

The economics of such a situation would dictate that you would do it only in very high-density intercity corridors, where you can run a lot of trains and have quite a lot of people taking them. It certainly is not practical to have it on those kinds of services where you go maybe once a day or three times a week, then you will have to use the existing tracks which are also being used for freight.

• 1700

Mr. Ellis: If that is the case, would there not seem to be, perhaps not so much in Alberta as in Ontario, a reasonable case that could be made for going electric if you are going to go to a dedicated rail?

Mr. Giroux: I am no expert in this particular area. I know that this is an option that has been looked at in the past. It is certainly one thing that would have to be analysed thoroughly. The problem of course with going electric is the equipment that you need, the availability of the electricity, the amounts that would be charged and so on.

Mr. Ellis: That is my point, of course. In Ontario we have a surplus—we have one generating station just scrapped, we have another one 80 miles east of there that is running at one-third power, and we obviously are shipping electricity to other provinces and states. In Ontario, at least, electricity would be by far the cheaper form of power, and given the shortage of hydrocarbons throughout the world it would seem to make a whole lot of sense.

[Traduction]

voies pour les trains de marchandises, voies qui sont très utilisées de plusieurs façons. Il y a donc beaucoup de transport de marchandises.

VIA met au point des plans pour essayer d'identifier une voie réservée entre Montréal, Ottawa et Toronto, afin d'avoir un accès exclusif à cette voie, ce qui permettrait d'améliorer la superstructure. On pourrait ainsi offrir avec ces trains un service de beaucoup amélioré, un temps de voyage plus court vers ces villes, et donc, offrir un meilleur service au public voyageur.

Tout cela en est encore à la planification. On fait présentement une évaluation et une analyse des coûts, parce que cela coûterait très cher. Il faudrait apporter des changements considérables, particulièrement dans la région entre Ottawa et Toronto, et cela en raison de la configuration actuelle des voies.

Quant à l'avenir, de nombreuses discussions ont lieu actuellement entre VIA et le gouvernement de l'Alberta, par exemple, à propos d'un service rapide entre Edmonton et Calgary, corridor de plus en plus important. La distance entre ces deux points est suffisante pour peut-être justifier un train à haute vitesse, ce qui nécessiterait probablement une voie réservée. Le gouvernement de l'Alberta a déjà étudié ce projet et on en discute avec VIA. Ce sont là deux des régions où une telle situation existe.

On ne peut offrir un tel service que dans des corridors interurbains, à haute densité de population, où l'on peut offrir un grand nombre de trains avec un nombre assez appréciable de voyageurs. Il n'est certainement pas pratique de l'intégrer à ce genre de services, dont on se sert peut-être une fois par jour ou trois fois par semaine, car il faudra alors passer sur les rails qui servent aussi au transport des marchandises.

M. Ellis: Si tel est le cas, ne peut-on raisonnablement penser que ce serait une bonne chose de passer à un système électrique, si l'on veut se servir des chemins de fer de façon intensive, peut-être moins en Alberta qu'en Ontario, toutefois.

M. Giroux: Je ne suis pas expert en ce domaine. Cependant, je n'ignore pas qu'on a déjà étudié cette possibilité par le passé. C'est certainement quelque chose qu'il faudra analyser de façon très poussée. Là où l'adoption d'un système électrique entraîne des problèmes, c'est qu'il faut acquérir du matériel, tenir compte de l'énergie électrique disponible, des frais que cela entraînera, etc.

M. Ellis: C'est justement là que je voulais en venir. En Ontario, nous avons un excédent d'énergie électrique, une de nos centrales vient juste d'être éliminée, il y en a une autre à 80 milles à l'est de la première qui fonctionne à un tiers de son régime normal, et nous acheminons de l'électricité aux autres provinces, ainsi qu'aux États américains. En conséquence, en Ontario, tout au moins, l'utilisation de l'électricité serait beaucoup plus économique. En outre, étant donné la pénurie d'hydrocarbures que connaît le monde, cette solution me semble très sensée.

[Text]

Mr. Giroux: It is certainly one of the areas that will have to be looked at in terms of planning what kind of power you want to use.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, Mr. Giroux says it is one of the areas that will have to be looked at. There have been, that I am aware of, half a dozen studies over the past decade, all of them indicating that in fact we should be seriously considering using electricity. They feel that it would work probably better for passenger than for freight in the beginning. If the department has this kind of input into the workings of VIA, I wonder why the department itself is not taking the initiative to say that we should be looking at an electrified service if we are going to a dedicated rail.

Mr. Giroux: I could ask Mr. Henderson who is much more knowledgeable in this technical area than I am to give you a bit of the background behind this.

The Chairman: Mr. Henderson.

Mr. Henderson: Thank you very much, Mr. Chairman.

The subject of electrification, in particular the electrification of the corridor, is one that is of real interest to us at this point in time. We have sponsored studies in the past concerning electrification. Once the line has been electrified there are some very, very obvious savings—the operating costs are much lower, the reliability is higher and the control over speeds and train operations is that much greater.

The difficulty is basically one of the initial capital cost and the trade-off between that capital cost and the alternative of continuing to operate with diesel. The decision, as we see it, is one that will have to be taken in the broadest of terms, looking for example at the implications of electrifying not only the corridor but the potential for electrifying the main line. What that will mean as a potential is a possible not saving of energy but a possible substitution of fossil fuel for an alternate source of generating electricity that would have the impact of roughly .5 per cent of the existing consumption of diesel fuel.

The question that has to be answered is how important that is in the context of an over-all energy policy—it has to be taken as broadly as that. As well, when one is looking at the corridor development and the future of rail of which electrification is one potential, the decision I think has to be taken within a multimodal context of planning for public transportation needs in that corridor where consideration is given to air, consideration is given to highway and consideration is given to rail. I think there is a potential that exists and there is a good deal of additional work that has to be done in order to put the decision in proper context.

Mr. Ellis: Except in fairness, you cannot yet consider electric airplanes, and we are likely some way away from consider-

[Translation]

M. Giroux: C'est certainement l'un des domaines qu'il faudra étudier lorsqu'il sera question de planifier l'utilisation de sources énergétiques.

M. Ellis: Monsieur le président, M. Giroux affirme que c'est l'un des domaines qu'il faudra étudier. Or, à ma connaissance, une demi-douzaine d'études ont été effectuées là-dessus au cours de la dernière décennie, et toutes indiquent que nous devrions sérieusement envisager d'utiliser l'énergie électrique. D'après ces documents, il serait probablement préférable d'y recourir d'abord pour le transport des voyageurs plutôt que pour celui des marchandises. Si le ministère contribue à tel point au fonctionnement de VIA, je me demande pourquoi il ne prend pas lui-même l'initiative de dire que nous devrions nous orienter vers un système ferroviaire électrique, si nous voulons nous en servir de façon intensive.

M. Giroux: Je vais demander à M. Henderson de vous donner certains renseignements sur le sujet, car il en sait bien davantage dans ce domaine technique que moi.

Le président: Monsieur Henderson.

M. Henderson: Merci beaucoup, monsieur le président.

L'électrification, en particulier celle du corridor, nous intéresse vraiment. D'ailleurs, nous avons déjà parrainé des études sur la question. Une fois qu'une voie est électrifiée, cela représente manifestement des économies, car les coûts de fonctionnement sont bien inférieurs, le système a une plus grande fiabilité et on peut contrôler bien davantage les vitesses atteintes par les trains, ainsi que les opérations effectuées par ces derniers.

Les problèmes se présentent surtout au début, en raison des coûts des premières immobilisations et du problème qu'il y aura de les assumer, tout en décidant peut-être de continuer à faire fonctionner les trains diesel. D'après nous, il faudra donc prendre une décision ayant la plus vaste portée possible, c'est-à-dire qu'il faudra tenir compte des répercussions de l'électrification non seulement des voies du corridor, mais aussi de celles de la voie principale. Cela se traduira non par une économie d'énergie, mais par une substitution du combustible fossile par une autre source, l'énergie électrique, ce qui toucherait à environ 1.5 p. 100 de la consommation de combustible diesel.

Il faudra donc voir quelle importance cela peut avoir par rapport à une politique énergétique globale. Il faudra adopter une perspective aussi vaste que celle-là. En outre, lorsqu'on envisage le développement du corridor, ainsi que l'avenir du service ferroviaire, avenir qui peut prendre la forme de l'électrification, entre autres, la décision à laquelle on arrivera devra tenir compte des multiples aspects de la planification en matière de transports publics, en fonction des besoins observés dans ce corridor. Cela signifie qu'il faudra tenir compte de l'air, des autoroutes et des chemins de fer. Il y a certainement de véritables possibilités dans ce domaine, mais il reste beaucoup de travail à faire encore afin qu'on replace les choses dans une juste perspective.

M. Ellis: Sauf qu'il est encore impossible d'envisager d'avoir des avions fonctionnant à l'électricité, tout comme les voitures

[Texte]

ing electric cars, and they would stand alone anyway, because the same source of electricity would not be the problem. With cars, you would likely use three-phase power, at least two-phase power. One of the problems of electric rail, of course, is the single phase, and the fact that you have to consume that extra phase. Surely, though, when you have 10 LRCs ordered now, beyond that planning, you should be looking at electricity before you get into any further diesel equipment.

Then, you know, the entire stock of passenger rail equipment right now is totally antiquated.

The Chairman: Mr. Henderson.

Mr. Henderson: Yes, I think when one looks at the equipment being purchased at the present time and considers it with respect to an electrified line, even if we at some stage make a decision to move into an electrified line, at that point there would still be a considerable number of routes which would be operated with conventional locomotives, and there would be a need at that time to assess equipment requirements and assess the requirement for electric traction, and then to look at the redeployment of the fleet now being purchased. When one looks at the size of the passenger fleet and the size of the LRC order, that new equipment is still quite a small percentage of the total.

Mr. Ellis: That is my point, exactly.

Mr. Henderson: There would still be the application of that equipment in areas where the traffic density would not be such as to see electrified networks.

Mr. Ellis: Send them to Alberta. They have lots of oil.

The Chairman: May I just say that as soon as Mr. Turner and Mr. McKnight finish their questions, I would propose that since we are having three sessions of this committee tomorrow, and since this is Wednesday, we adjourn when these two gentlemen are finished.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Chairman, Mr. Giroux, I think it was 1941 or 1942—before that, we did not get holidays on the railroad. We had to take a strike vote, and we nearly went on strike, it was an eleventh-hour settlement. I think Mr. Kelly was involved in that. He is now with the Deputy Minister of Labour. Passes were very seldom used, and for many, many years they were part of a wage package. You bargained for OHIP, insurance, and passes, in lieu of wages. Now it is my opinion and the opinion of all the railways that VIA Rail would like and CP to pay for the CN and CP pass travel by retired and working employees. In your opinion, do you agree with this statement?

[Traduction]

électriques, qui ne sont pas encore pour demain. De toute façon, ces dernières seraient seules, car elles ne s'alimentent pas à l'électricité de la même façon. En effet, les automobiles auraient probablement besoin de s'alimenter en énergie en trois phases, ou tout au moins en deux phases. Or, l'un des problèmes que représente la mise en place d'un système ferroviaire électrique, c'est son utilisation d'un système monophasé et le fait qu'il faut consommer cette phase de surplus. Cependant, puisqu'on a déjà commandé des wagons qui fonctionneront à l'électricité, il me semble qu'il faut vraiment étudier la question de l'électricité avant de commander d'autre matériel diesel.

Vous n'ignorez pas que tout le matériel servant au transport des voyageurs est tout à fait désuet.

Le président: Monsieur Henderson.

M. Henderson: Oui, lorsqu'on songe au matériel acheté à l'heure actuelle et si l'on envisage la mise en service d'un système électrique, il faut se rappeler que même si nous nous orientons un jour dans ce sens, il faudrait quand même utiliser encore des locomotives conventionnelles sur bon nombre de voies. C'est alors qu'il faudra évaluer nos besoins en matériel, ainsi que nos besoins en matériel fonctionnant à l'électricité, puis examiner tous les véhicules qu'on achète à l'heure actuelle. Lorsqu'on regarde le nombre de wagons pour voyageurs et que l'on tient compte de l'importance de la commande de wagons LRC, on se rend compte que ce nouveau matériel ne représente qu'un faible pourcentage par rapport au total.

M. Ellis: C'est justement cela que j'essayais de faire valoir.

M. Henderson: Ce genre de matériel sera encore utilisé dans les régions où la faible circulation ne justifierait pas la mise en service de réseaux électrifiés.

M. Ellis: Envoyez-les en Alberta, où il y a beaucoup de pétrole.

Le président: J'aimerais proposer qu'aussitôt après que M. Turner et M. McKnight auront fini de poser leurs questions, nous levions la séance, puisque nous tiendrons trois réunions de notre comité demain, et que nous sommes mercredi.

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur le président, monsieur Giroux, je crois que c'est en 1941, ou en 1942, que nous avons commencé à utiliser les chemins de fer pour prendre nos vacances, car auparavant, nous ne le faisons pas. Il a fallu que nous votions en faveur de la grève, et nous l'avons d'ailleurs quasiment fait, car l'entente a été conclue à la dernière heure. Je crois que M. Kelly a été mêlé à ces événements. Il travaille maintenant pour le sous-ministre du Travail. On se servait alors très peu des laissez-passer, et pendant un bon nombre d'années, ils ont fait partie des dispositions salariales. Cela signifie qu'on négociait pour obtenir une assurance-maladie et des laissez-passer et que cela correspondait à une partie du salaire. A cet égard, je crois que tous les chemins de fer sont d'avis, comme moi, que VIA Rail aimerait que le CN et le CP accordent des laissez-passer à ses employés actifs et retraités et assument les frais se rapportant à leur délivrance. êtes-vous d'accord avec cela?

[Text]

Mr. Giroux: Mr. Chairman, there is no doubt that the passengers travelling on passes are passengers who—if no revenue is coming to VIA, it has to carry those passengers, and in view of the very high cost of the railway passenger systems and services, it makes it extremely difficult to arrive eventually at a sensible revenue: cost ratio.

The agreement that was reached, as I understand it—Mr. Henderson may wish to join me here at the table, because I am not that familiar with the details—was that when the question of passes was discussed during the last contracts with the railways, VIA Rail made the point that since it was a subsidized government operation, in addition to generally subsidizing all the travelling public, because roughly 70 per cents out of every dollar of cost is being paid by the federal government whenever you take a train; if you buy a train ticket from here to Montreal, you pay \$10, and the government really puts in something like about \$15 or \$18 additional to cover the cost of that train. The argument that was made at that time was whether it should subsidize the employees of CN and CP, in addition to subsidizing all the Canadian public together. And that principle, I think, is a very strong one and one that was applied in the negotiations. It resulted, I think, in an agreement whereby the railways agreed to compensate for a certain amount of the costs for those on passes. Ken, would you like to take it from there to go beyond that? It really is a principle that we as government did not have any problems with when it was negotiated with the railway unions, and it gets at the point of Mr. Turner.

• 1710

Mr. Turner: Down through the years, the employee earned his pass. You had to have one year's service and after one year's service, you got three trip passes and then, after 10 years, you got a 10-year service pass which was good in Canada; after 20 years you got a long service pass which was good in Canada and the United States upon reservation. The only place you could use it any day was in the Great Lakes region between Montreal and Windsor. It is still part of the package.

But let us be honest about it, why was VIA Rail created? You made a statement which I will challenge: "The railway employees allowed the service and equipment to deteriorate for at least 25 years." We did not allow that.

Mr. Giroux: No, I said the railways.

Mr. Turner: The railways. That is right because we were ready.

Mr. Giroux: Not the employees.

Mr. Turner: They deliberately held trains back. I ran passenger trains and we could have knocked 20 minutes off the time between Windsor and London. They would not allow it. And if you check the schedules, some of the schedules today or two or three years ago were 50 years behind the times as far as being run late goes. That was one of things we complained about but nobody was listening. They are listening now.

[Translation]

M. Giroux: Monsieur le président, il ne fait pas de doute que si aucun revenu n'entre dans les coffres de VIA Rail, l'entreprise doit transporter des voyageurs détenant des laissez-passer et, étant donné les coûts très élevés de ce service, il est extrêmement difficile d'en arriver à un rapport revenu-coût acceptable.

Au sujet de l'entente intervenue à cet égard, M. Henderson pourra ajouter quelque chose s'il le veut, car je n'en connais pas les détails. Cependant, lorsque la question a été discutée dans le cadre des négociations collectives des employés de chemins de fer, VIA Rail a précisé qu'elle était une entreprise subventionnée par le gouvernement, ce qui signifie qu'elle subventionne tous les usagers de son service. La raison de cela est qu'environ 70c. de chaque dollar que coûte le service sont payés par le gouvernement fédéral toutes les fois qu'on voyage en train. Si l'on achète un billet nous permettant de nous rendre à Montréal, on le paie \$10, mais le gouvernement contribue environ \$15 ou \$18 de plus pour couvrir le coût du transport. On s'était alors demandé s'il fallait subventionner le transport des employés du CN et du CP, en plus de celui de tous les Canadiens. A mon avis, ce principe est très important et on y a eu recours pendant les négociations. En conséquence, les chemins de fer ont convenu d'indemniser une partie des coûts de transport de ceux qui détiennent des laissez-passer. Ken, aimeriez-vous donner davantage de détails? En tant que gouvernement, nous n'avons pas eu de difficultés à faire reconnaître ce principe lors des négociations avec les syndicats des chemins de fer. Au tour de M. Turner maintenant.

M. Turner: Au cours des ans, l'employé gagnait le droit de bénéficier d'une laissez-passer. Il fallait avoir accumulé une année de service, après quoi on recevait un laissez-passer bon pour trois voyages, alors qu'après dix ans, on obtenait un laissez-passer valide pour dix ans au Canada. Après vingt ans de service, on recevait un laissez-passer pour long état de service, utilisable au Canada et aux États-Unis, moyennant réservation. Il n'y avait que dans les régions des Grands lacs, entre Montréal et Windsor, qu'on pouvait s'en servir n'importe quel jour. Ces dispositions sont toujours en vigueur.

Toutefois, soyons honnêtes; pourquoi a-t-on créé VIA Rail? A cet égard, vous avez affirmé quelque chose que je conteste, soit que les employés des chemins de fer ont permis la détérioration des services et du matériel pendant au moins 25 ans. Or, nous n'avons pas permis cela.

M. Giroux: Non, je parlais des chemins de fer.

M. Turner: Oui, les chemins de fer, c'est plus juste, car nous étions prêts à travailler.

M. Giroux: Non, je ne parlais pas de employés.

M. Turner: Les chemins de fer retenaient délibérément les trains. J'ai moi-même fait fonctionner des trains de voyageurs, et nous aurions pu écourter le voyage entre Windsor et London de vingt minutes. Or, les autorités ne nous le permettaient pas. D'ailleurs, si vous vérifiez les horaires, certains des horaires en vigueur, ou ceux d'il y a deux ou trois ans, vous remarquerez qu'ils étaient en retard de cinquante ans, sur le plan de la

[Texte]

Now regarding electrification. When they bought the London and Port Stanley Railway the first thing they did was to get rid of the wires, to get rid of the electrical engines. Now, let us be honest about it. They thought that when they got rid of the steam, they were going to have 50,000 less employees, and it is the general impression of many employees, and I agree, that the CNR is heading for a complete rental system. They will rent the equipment. They will rent the cars and engines. In other words, all they will do is own the right-of-way. Now, in your opinion, is this cheaper? How many employees are going to be laid off, if they go into this system?

Mr. Giroux: Well, first of all, I want Mr. Turner to understand me very clearly. I did not say that the railway employees were responsible for equipment being rundown. The railways made a definite choice based on reasons that were in themselves commercial reasons not to really give any priority to the passenger system and that is why the equipment was allowed to go down.

With respect to your second question, Mr. Turner, I do not sense from my knowledge of some of the intentions of the railways with respect to future capital expenditures some of which are not firm yet, that in fact they will be leasing their equipment. I think they fully intend to purchase the equipment. They are purchasing on a yearly basis a large number of boxcars, of locomotives and so forth.

With respect to the impact on employees, I must admit that I am not qualified enough to know really how a railway operates to be able to indicate whether that new equipment, or their future capital plans, will have a drastic effect on jobs. There is no doubt that the railways will strive to operate as productively as they can, and this sometimes means that they might want to do it with less manpower. But there are definite requirements imposed, many of them by the safety requirements of the CTC on how to operate a train and so on, as well as definite constraints imposed by the union agreements themselves as to the complement of a particular train which will ensure that the labour impact will be kept to a minimum.

The Chairman: Mr. Turner.

Mr. Turner: In any business, and especially in the transportation business, to stay in business you must have equipment. So what are they doing now? They are having the provinces and everybody else buy their equipment for them. Now you said that the equipment was deteriorating. Sure it was deteriorating because they did not do anything. They did not take it to the shops; they got rid of the shops; they got rid of everything just as fast as they could get rid of it so that they

[Traduction]

ponctualité. Nous nous sommes bien plaints de cet état de choses, mais personne ne nous écoutait. Maintenant, toutefois, on écoute ce genre de chose.

Maintenant, j'aimerais parler de l'électrification. Lorsqu'on a acheté le chemin de fer London and Port Stanley Railway, on a commencé par se débarrasser des fils et des locomotives électriques. Soyons donc honnêtes. Lorsqu'on s'est débarrassé des locomotives à vapeur, on croyait qu'il y aurait 50,000 employés de moins. Aujourd'hui, c'est aussi l'impression de bon nombre d'employés, ce sur quoi je suis d'accord; je crois en effet que le CN se dirige vers un système de location. Il louera le matériel, c'est-à-dire les wagons et les locomotives. Autrement dit, l'entreprise ne sera propriétaire que du droit de passage. Cette solution vous paraît-elle plus économique? Par ailleurs, combien d'employés seront licenciés si elle est adoptée?

M. Giroux: Eh bien, premièrement, je tiens à ce que M. Turner comprennent tout à fait mes propos. Je n'ai pas affirmé que c'était les employés des chemins de fer qui étaient responsables du mauvais état du matériel. Les chemins de fer ont fait le choix de ne donner aucune priorité au transport des voyageurs choisis fondé sur des raisons commerciales, et c'est pour cela qu'on a permis au matériel de se détérioriser.

Pour ce qui est de votre deuxième question, monsieur Turner, d'après ce que je connais de certaines des intentions des chemins de fer dans le domaine des dépenses en immobilisations, je ne crois pas qu'il est question de louer le matériel. Certaines de ces intentions ne sont pas encore définitives, bien entendu. Toutefois, je suis d'avis qu'ils ont l'intention d'acheter ce matériel. D'ailleurs, sur une base annuelle, ils achètent un nombre important de wagons, de locomotives, et cetera.

Pour ce qui est des répercussions que cela peut avoir sur les employés, j'admets ne pas avoir assez de compétence en la matière pour savoir comment fonctionne vraiment un chemin de fer. Je suis alors incapable de vous dire si le nouveau matériel ou si le projet des dépenses en immobilisations auront des conséquences dramatiques sur les emplois. Il ne fait pas de doute que les entreprises de chemins de fer s'efforceront de fonctionner de la façon la plus productive possible, ce qui signifie peut-être qu'elles voudront réduire leur main-d'œuvre. Cependant, le fonctionnement des trains est assujéti à des exigences précises, dont bon nombre proviennent de la CCT en matière de sécurité, et cetera, et il est aussi assujéti à des contraintes imposées par les conventions collectives. Ces contraintes font en sorte que les travailleurs se ressentent le moins possible de certaines situations.

Le président: Monsieur Turner.

M. Turner: Dans quelque entreprise que ce soit, surtout dans le domaine des transports, il faut avoir du matériel si on veut continuer à fonctionner. Or, que font les entreprises ferroviaires en ce moment? Elles font en sorte que les provinces, etc., achètent leur matériel à leur place. Vous avez dit que ce matériel se détériorait. Bien sûr qu'il se détériore, mais c'est ainsi parce que les chemins de fer n'ont rien fait. Ils n'ont pas fait réparer ce matériel dans les ateliers, car ils se sont

[Text]

could eliminate employees. I just do not buy your argument. I would like to go into the Newfoundland railway. Did this Newfoundland railway ever make money at any time before Confederation, and if so, what year?

Mr. Giroux: I would just like to say very briefly on the previous question that the equipment being purchased for the railway is very much related to grain, and it is because of the very severe problem with respect to the Crow rate in that particular issue.

With respect to the Newfoundland railway, unless I am wrong I cannot recall from my review of history that it ever made any money. So the answer to the first question is that it never made any money. I cannot give you the answer on the year. I think it has been in existence since the late 1800s and it had quite an interesting history, but from a review I have made of it, and Mr. Henderson knows much more about it than I do, I cannot recall that it made money in any year.

The Chairman: Do you want Mr. Henderson to comment on that, Mr. Turner? No? Okay.

Mr. Turner: Next time you are in a railroad yard I would suggest you look at the boxcars, usually up at the left hand corner or down at the bottom, where it says that this car is owned by Chase Manhattan Bank of New York. Look at the plate on the side of your diesels and then I will tell you whether they are leasing the equipment. What do you mean by Newfoundland railway testing? What does that mean?

Mr. Giroux: Would Mr. Henderson please answer that?

Mr. Turner: And evaluation, what does that mean?

Mr. Henderson: The program that we call testing and evaluation is now beginning to take quite a specific shape. It was a phrase that was coined, I suppose, three years ago now, as a result of the Sullivan Commission when it was recognized by both the federal and provincial governments that something should be done essentially to revitalize the railway. There was a commitment made at that time which was in contradiction to the recommendation of the Sullivan Commission that the railway be abandoned. There was a commitment made to maintain the railway and to see some very specific action taken over a period of five years so that there would be changes introduced on the Newfoundland railway which would redirect the role of the railway in such a way that there would be the possibility of reversing the trend which had been in play until that time, with traffic drifting from rail to truck specifically, and to provide the railway the opportunity to demonstrate, through a very practical means and through some aggressive marketing and an improved product, that in fact there was a role for the railway to play in a longer run.

Mr. Turner: Are you considering standard gauge rail width?

[Translation]

débarrassés de ces ateliers; ils l'ont fait le plus rapidement possible, afin d'éliminer des employés. Je ne suis donc pas du tout d'accord avec les propos que vous avez exprimés. J'aimerais aborder la question des chemins de fer de Terre-Neuve. Ce service a-t-il jamais franchi le seuil de la rentabilité avant la Confédération, et si tel est le cas, en quelle année?

M. Giroux: Au sujet de la question précédente, très brièvement, j'aimerais préciser que le matériel qu'on achète présentement se rapporte aux céréales, et ce, à cause des problèmes très sérieux qu'on connaît au sujet du taux du Pas du Nid-de-Corbeau.

Pour ce qui est du réseau de chemins de fer de Terre-Neuve, à moins que je ne m'abuse, je ne me souviens pas qu'il ait jamais réalisé des bénéfices. Par conséquent, la réponse est non. Je ne puis donc pas vous préciser de quelle année il s'agit. Je crois que ce réseau existe depuis la fin du 19^e siècle et qu'il a connu une évolution très intéressante. Cependant, d'après mes recherches, je ne crois pas qu'il ait jamais réalisé des bénéfices. Cependant, M. Henderson en sait beaucoup plus long là-dessus que moi.

Le président: Monsieur Turner, aimeriez-vous que M. Henderson ajoute quelque chose? Non? C'est bien.

M. Turner: La prochaine fois que vous vous trouverez dans une gare de triage, regardez les wagons, surtout les inscriptions sur le côté supérieur gauche, ou inférieur gauche, où l'on dit que le wagon appartient à la Chase Manhattan Bank of New York. Regardez aussi les plaques latérales, sur les locomotives diesels, puis je pourrai vous dire si les entreprises ferroviaires louent du matériel. Par ailleurs, qu'est-ce que vous entendez par une mise à l'essai du chemin de fer de Terre-Neuve? Qu'est-ce que cela signifie?

M. Giroux: M. Henderson veut-il bien répondre à cette question?

M. Turner: J'aimerais aussi savoir ce que vous entendez par évaluation.

M. Henderson: Le programme de mise à l'essai et d'évaluation commence à se concrétiser. Je crois qu'il a pris ce nom il y a environ trois ans, à la suite des travaux de la Commission Sullivan et de la reconnaissance, de la part des gouvernements fédéral et provincial, qu'il fallait faire quelque chose pour relancer le réseau. On s'est alors engagé à faire quelque chose qui était en contradiction avec la recommandation de la Commission Sullivan, car cette dernière voulait qu'on abandonne le service. Cependant, on s'est engagé à le maintenir et à entreprendre certaines initiatives échelonnées sur cinq ans, afin qu'on puisse réorienter son fonctionnement de telle sorte qu'il serait possible de renverser la vapeur. J'entends par là qu'on visait à empêcher que le chemin de fer cesse de perdre sa clientèle au profit des entreprises de camionnage et qu'on cherchait à prouver que le réseau avait un rôle à jouer à long terme, et ce, au moyen d'initiatives très pratiques, d'une bonne stratégie de mise en marché et de l'amélioration du service.

M. Turner: Est-ce que vous tenez compte de l'écartement normalisé des rails?

[Texte]

Mr. Henderson: The question of standard gauging is one that we will keep an open mind on for the future. Our attitude with respect to standard gauging is that it is one method of improving the railway's capability should there be traffic generated to the level where there are some capacity service level improvements required. There are other options that would be explored as well, prior to going to standard gauging, for example, using three-axle trucks to distribute load and to be able to handle heavier cars by that method. The provincial government in Newfoundland feels quite strongly that there is a future for the railway and that standard gauging should be seriously considered. We have discussed this with the provincial government and any action that we will take in the short term will not preclude standard gauging the railway, should it be demonstrated at any point in time that this is a reasonable and a sensible action to take.

Mr. Turner: Mr. Henderson, if you make changes on this railway, how many employees are going to be affected and how many are going to be laid off? I know you have negotiated some kind of early pension with the unions, but if a fellow has only a five or ten-year service, where is he going to go? Are you going to move him to the mainland or what?

Mr. Henderson: In answer to your first question, Mr. Turner, there are really two categories where we would see reductions coming about, and I think the need for reductions has been recognized by the railway unions, certainly by the railway and I believe by the province as well. There are approximately three hundred employees who are considered redundant to the present level of services that are being offered by the railway. As well, with the introduction of containers and with other actions that would be taken over a period of approximately five years, there would be up to another three hundred people who could perhaps find themselves subject to permanent reduction.

• 1720

Mr. Turner: So what are you going to do with these employees? That is six hundred people.

Mr. K. Henderson: We have supported an initiative which is very similar to the initiative that accompanied the VIA rail program. We have encouraged the railway and the railway unions to negotiate a special labour agreement which would augment the benefits under the existing collective agreement. We would be prepared, as we have been in the rail passenger program, to pay a prescribed portion of the cost of those additional benefits.

Mr. Turner: These employees affected, were they given a choice? Or did the union just negotiate like they usually do: go to Montreal and negotiate a contract. The employees back home have nothing to do with it; they take what is left or what is given.

Mr. K. Henderson: Well, I would expect that it is probably a little bit of both. The national union executive obviously are

[Traduction]

M. Henderson: Nous allons garder l'esprit ouvert pour ce qui est de cette question. À notre avis, l'adoption d'un écartement normalisé représente une façon d'améliorer le fonctionnement du chemin de fer, s'il devait y avoir un trafic tellement dense que certaines améliorations du service ne s'imposent. Cependant, nous allons également envisager d'autres possibilités avant de choisir l'écartement normalisé des rails. Je songe, par exemple, à l'utilisation de camions à trois essieux pour distribuer la charge et répondre aux besoins que présentent les wagons plus lourds. Par ailleurs, le gouvernement de Terre-Neuve est fortement d'avis que le réseau de chemins de fer a de l'avenir et qu'il faut donc sérieusement envisager d'adopter l'écartement normal. Nous avons discuté de la question avec lui, et toute initiative à court terme n'éliminera pas la possibilité qu'on adopte l'écartement normal, si on parvenait à prouver que c'est une solution raisonnable et sensée.

M. Turner: Monsieur Henderson, si vous apportez certains changements aux chemins de fer, combien d'employés s'en trouveront affectés et combien d'entre eux seront licenciés? Je n'ignore pas que vous avez négocié avec les syndicats pour qu'on accorde une espèce de pension anticipée, mais que se passera-t-il dans le cas d'un employé qui n'aura que cinq ou dix ans de service? Est-ce qu'il devra être muté sur le continent; que se passera-t-il?

M. Henderson: En réponse à votre première question, monsieur Turner, il y a vraiment deux catégories où nous envisageons qu'il y aura des réductions de l'effectif. D'ailleurs, les syndicats eux-mêmes, l'entreprise des chemins de fer, cela ne fait pas de doute, et, je crois aussi, la province, ont tous les trois reconnu que ces compressions sont nécessaires. Vu le niveau actuel des services qu'offrent les sociétés des chemins de fer, il y a environ 300 employés qui sont considérés en excès. D'autre part, du fait de l'introduction des conteneurs et des autres mesures qui vont être prises sur quelque cinq ans, il y aura à peu près 300 autres employés qui se trouveront peut-être victimes d'une réduction permanente de l'effectif.

M. Turner: Qu'allez-vous en faire? Cela fait 600 personnes.

M. K. Henderson: Nous avons appuyé une initiative très semblable à celle qui a accompagné le programme de VIA Rail. Nous avons incité les sociétés de chemins de fer à négocier des ententes spéciales avec les syndicats, en vue d'accroître les avantages sociaux actuellement prévus par les conventions collectives. Comme nous l'avons fait à propos du programme concernant le transport des voyageurs, nous serions prêts à assumer une partie des coûts de ces avantages sociaux supplémentaires.

M. Turner: Les employés qui seront touchés par ces mesures pourront-ils choisir? Ou bien, est-ce que le syndicat se contente de négocier, comme il le fait d'ordinaire: on va à Montréal et on négocie une convention? Et la base n'a absolument pas son mot à dire dans tout cela; les travailleurs prennent ce qui reste, ou ce qu'on veut bien leur donner.

M. K. Henderson: Je pense qu'il s'agit en fait d'un peu des deux. Il est clair que l'exécutif national du syndicat participe

[Text]

involved in the negotiations of an agreement of that type. There has been a lot of discussion between the local union leadership and the national leadership, and I understand that during the final stages of the negotiation, there was representation. The general chairman from Newfoundland was present, with the national executive and with the company.

The Chairman: Last question, Mr. Turner.

Mr. Turner: Did the general chairman go to the membership? Usually down through the years, you had to take what they negotiated and many times the average employee figured that they were sold out.

Mr. K. Henderson: I can only perhaps report second-hand some of the things that I have heard the general chairman state publicly; that he feels the agreement that was negotiated is a fair agreement; there is recognition that there are changes that are necessary on the railway, that the main thrust of those changes, which have recently been announced, that involve the introduction of containers, have been considered by that particular general chairman as an essential first step in the revitalization of the Newfoundland railway.

The Chairman: Thank you Mr. Turner.

Mr. Turner: Thank you.

The Chairman: Finally, Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you Mr. Chairman. I would like to get into some numbers, Mr. Giroux. When I look at the branch line rehabilitation program—I am going to be quite parochial; I am going to talk about my own constituency. When we are under CNR, I see Conquest Subdivision, Elrose Subdivision, Mantario Subdivision; this is dated September 1977 to March 1981. I see nothing under the Elrose Subdivision for work completed and I am sure that is inaccurate. It brings to my mind a lot of doubt about the accuracy of the information that we have received. I know that on the Elrose Subdivision considerable work has been carried out. The Mantario Subdivision has been completed; I see that. I turn to the CP part of it: I see Empress Subdivision, nothing is done; Kerrobert Subdivision, nothing is done, Lloydminster Subdivision, nothing is done. Then I have some concern because there are lines that have been in the permanent network since December 1977, the Esten to White Bear Junction; Dodsland transfer, from Dodsland to Coleville and onto Dewar Lake, transferring from CP to CN, Wartime to Hyle, these are lines that I am familiar with in my own constituency. I am wondering if you can give me any further information as to the ones that are not even included on the list, when they will be included, and more up-to-date information as to the amount of work that has been done on the ones that are on the list that we have been supplied under «Branch Line Rehabilitation».

• 1725

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Mr. McKnight, my understanding of this table, and Mr. Tennenhouse can add to it, is that we indicate that a

[Translation]

aux négociations concernant des ententes de ce type. Il y a eu beaucoup de discussion entre la section locale du syndicat et l'exécutif national, et je crois savoir que des démarches ont été faites lors des dernières étapes de la négociation. Le président général de Terre-Neuve était présent, avec l'exécutif national et avec les représentants de la société.

Le président: Monsieur Turner, ce sera votre dernière question.

M. Turner: Le président général a-t-il ensuite fait rapport à la base? Dans le temps, il fallait accepter ce qui avait été négocié et, bien souvent, l'employé moyen s'estimait lésé.

M. K. Henderson: Je ne puis que vous rapporter indirectement ce que le président général a déclaré en public; il estime que l'entente qui a été négociée est satisfaisante; on reconnaît que le changement est nécessaire dans le domaine des chemins de fer, et ce président général-là estime notamment que l'introduction des conteneurs, qui a été récemment annoncée, constitue une première étape essentielle pour relancer les chemins de fer de Terre-Neuve.

Le président: Merci, monsieur Turner.

M. Turner: Merci.

Le président: Enfin, monsieur McKnight.

M. McKnight: Merci, monsieur le président. J'aimerais que M. Giroux nous donne quelques chiffres. Pour ce qui est du programme de remise en état de lignes secondaires, vous me permettez de défendre mes propres intérêts et de parler de ma circonscription. Nous sommes à la rubrique CN, et je vois: «ligne secondaire de Conquest», «ligne secondaire d'Elrose», «ligne secondaire de Mantario»; cela va de septembre 1977 à mars 1981. Il n'y a rien à la rubrique «ligne secondaire d'Elrose» pour les travaux achevés, et je suis certain que c'est inexact. Cela m'incite à douter considérablement de la véracité des renseignements que j'ai reçus. Je sais que d'importants travaux ont été réalisés sur la ligne secondaire d'Elrose. Je puis constater que les travaux sur la ligne secondaire de Mantario ont été achevés. Je passe au CP: rien n'a été fait pour la ligne secondaire Empress; rien n'a été fait pour celle de Kerrobert; rien n'a été fait pour celle de Lloydminster. Je m'inquiète également parce qu'il y a des lignes qui font partie du réseau permanent depuis décembre 1977, notamment celle qui va de Esten jusqu'à White Bear Junction; celle qui va de Dodsland à Coleville, puis à Dewar Lake, avec passage du CP au CN, et il y a aussi la ligne de Wartime à Hyle, autant de lignes que je connais bien et qui passent dans ma circonscription. J'aimerais que vous me donniez quelques indications à propos de celles qui ne figurent même pas dans la liste; quand y seront-elles incluses? Et j'aimerais aussi obtenir des détails à propos des travaux réalisés sur les lignes qui figurent dans cette liste, à la rubrique «remise en état de l'embranchement ferroviaire des Prairies».

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Monsieur McKnight, si je comprends bien, et M. Tennenhouse pourra apporter quelques précisions, les

[Texte]

line has been completed when it has been totally completed. If you talk about the Elrose subdivision, it is quite possible that, of the 104.2 miles, some of them have been completed; but, until the total line is completed, we just do not call it a finished line. They are under rehabilitation: on some parts, you could have, I do not know, twenty or twenty-five miles totally completed; on others, the ties have been put in but the tracks remain to be put in; on others, they are still at the stage of bank-widening and clearing up the brush and everything else. Therefore, that is the way I think the table has to be interpreted.

Mr. McKnight: I see on the table, if I can just interject, Mr. Chairman, that on some lines you do have so many miles completed out of the total work.

Mr. Giroux: Yes.

Mr. Tennenhouse: We do not take the line as being completed—or even a part of it—until the final resurfacing after rail relay has all been done and cleaned up. Also, we are working from reports that we receive from the railways and some of those reports are a few months old. We are engaging consultants to do engineering and audit inspections and final reviews, at which time we will get complete reports from the CTC as to the exact amount that has been completed on each line as the program progresses.

Mr. Giroux: Mr. McKnight, you were mentioning a number of lines which you said were not on that list. You went over them quite quickly: I wonder if you could repeat them for us and we would be glad to go back and check as to when they...

Mr. McKnight: Okay. The Elrose junction to White Bear line, which is, I believe 27 miles from Eston to Lacadena; the Dodsland to Coleville-Dewar Lake line which has been placed in a permanent network, which involves a transfer; and from Wartime at the junction of the Elrose CNR line to Kyle, which is a transfer from CPR to CN—these lines are not mentioned and I wondered if you could give me any information on them.

Mr. Giroux: We will check those out and we will see what information we can give you.

Mr. McKnight: Thank you. I would like to go on. I noticed in the 1981-82 estimates that on page 30-86, under "Railway Transport", WESTAC, or the Western Transportation Advisory Council in support of improvements to rail service through the Vancouver Terminal areas, forecast expenditures in 1980-81 were \$70,000 and it is listed as an "Item not required for 1981-82". Is that a phasing out of the WESTAC operation? Is that an indication to us that all the problems in the Vancouver Terminal area are completely solved and we have no more need for study or assistance in that terminal area? Or what will replace WESTAC?

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: The WESTAC study was originally scheduled for three years and 1980-81 was the termination of the third year of the study. We have been making an analysis of the progress made to date under this particular approach and we

[Traduction]

lignes qui figurent dans cette liste sont celles où les travaux ont été totalement achevés. Pour la ligne d'Elrose, qui fait 104.2 milles de long, les travaux n'ont peut-être pas été achevés dans leur totalité et nous ne pouvons donc pas dire que la ligne est terminée. Les travaux sont en cours; dans certains endroits, 20 ou 25 milles de ligne ont peut-être été totalement remis en état; dans d'autres, les traverses ont peut-être été posées, mais il reste encore à mettre les rails; dans d'autres endroits encore, peut-être est-on en train d'élargir la voie et de faire du déblaiement. C'est ainsi qu'il faut interpréter ce tableau.

M. McKnight: Je vois cependant que pour certaines lignes, les travaux n'ont pas été achevés dans leur totalité; il n'y a eu que tant de milles de faits.

M. Giroux: Oui.

M. Tennenhouse: Une ligne est considérée comme terminée seulement une fois que la surface a été reconstituée, après la pose des rails. Nous nous fondons donc sur les rapports que nous envoient les sociétés de chemins de fer, et certains datent de plusieurs mois. Nous faisons appel à des experts-conseils pour l'ingénierie, les vérifications et l'inspection finale. La CCT nous indique alors quels sont les travaux achevés sur chaque ligne.

M. Giroux: Monsieur McKnight, vous avez dit qu'un certain nombre de lignes ne figuraient pas sur cette liste. Comme vous êtes allé quelque peu rapidement, j'aimerais que vous nous redonniez les noms des listes en question, afin que nous puissions faire quelques vérifications...

M. McKnight: Très bien. La ligne qui joint celle d'Elrose à celle de White Bear, et qui fait, je crois, 27 milles de long. Elle va d'Eston à Lacadena; la ligne Dewar Lake, qui va de Dodsland à Coleville, et qui a été incluse dans le réseau permanent, ce qui exige un transfert; et la ligne qui va de Wartime à la jonction de la ligne Elrose du CNR, jusqu'à Kyle, avec transfert du CP au CN. J'aimerais que vous me donniez quelques précisions à propos de toutes ces lignes.

M. Giroux: Nous procéderons aux vérifications et nous verrons quels renseignements nous pourrions vous donner.

M. McKnight: Merci. Dans le budget principal pour l'exercice 1981-1982, à la rubrique «Transport ferroviaire», à la page 30-87, je vois ce qu'on appelle un «poste non requis en 1981-1982», et il s'agit d'une contribution au Conseil consultatif du transport dans l'Ouest en vue d'améliorer le service ferroviaire traversant la zone de terminus de Vancouver. Les dépenses prévues à ce titre sont de \$70,000. J'aimerais savoir si ce conseil va disparaître. Cela veut-il dire que tous les problèmes qui se posent dans la zone du terminus de Vancouver sont complètement résolus et qu'il n'est plus nécessaire de lancer des études ou de demander de l'aide? Quel organisme viendra remplacer le CCTO?

Le président: M. Giroux.

M. Giroux: Au départ, l'étude en question devait s'étaler sur trois ans, et se terminer en 1980-1981. Nous avons analysé les progrès réalisés et nous avons pu constater que les problèmes étaient maintenant mieux identifiés, car un dialogue plus

[Text]

have noted that quite a bit of progress has been made in terms of identifying the problems and getting probably a better dialogue between the various parties as to how best to unplug some of the big capacity problems and the constraints in the Vancouver area. We believe that this program should continue for at least another year because it was late in getting started.

• 1730

Now, when the estimates time came around, we recognized that that was a terminal year of a three-year allocation, but that does not necessarily mean the funding cannot be made available for next year if a decision is made to continue it. At this time, it is our belief that it would be worth continuing the experiment and this year we want to see whether we should not approach it on a different basis through different types of studies to be made, and so forth. If that is the case, we would probably finance it through contribution areas where funds lapse in other parts of the budget; or if necessary, possibly through supplementary estimates.

In any event, it does not indicate that the program is terminating. It just indicates that it has not been earmarked specifically in the estimates for funding at this time.

Mr. McKnight: Then has the department given any consideration, if you are looking at another form of studying this problem, to the idea of placing this in the hands of the grain transportation authority?

Mr. Giroux: This is definitely the kind of consideration that will take place this year; that is, what would be a proper home for this kind of activity. You have identified the grain transportation authority as one source, one area, that could take that under its wing and build it in as one of its activities. No decision has been made as yet on whether it should in fact go in there, but it is one of the things that is being looked at.

Mr. McKnight: Another thing to look at is the western arm of the CTC. Is this something else that you might consider?

Mr. Giroux: Yes, this is another possibility. In fact, one of the reasons we have not gone for any block funding is that certain things could well be done by the CTC, other things could be done by the grain transportation authority. It does not necessarily all have to be done under the aegis of a direct grant to the WESTAC committee.

Mr. McKnight: In the annual report of the Department of Transport for 1979-1980, there is a paragraph under surface transportation that I would like more detailed information on. This is on page 18:

On behalf of the Minister, the directorate prepared and processed internal government programs pertaining to grain handling and transportation valued at approximately \$340 million.

I presume this was done by the grain transportation directorate. If so, I would certainly appreciate, and I am sure other members who are interested in the grain handling and transportation system would also appreciate, seeing what the break-

[Translation]

positif s'était établi entre les diverses parties pour résoudre les graves problèmes de capacité qui se posent dans la zone de Vancouver. Nous estimons que ce programme devrait être prolongé pendant un an au moins, parce qu'il a fallu quelque temps pour qu'il se mette en marche.

Au moment du budget, nous nous sommes rendus compte que nous étions dans la dernière année de ce programme, qui était prévu pour trois ans, mais si on décide d'en poursuivre l'application, des crédits pourront peut-être être débloqués l'année prochaine. Nous estimons qu'à l'heure actuelle, il serait bon de continuer cette expérience et, cette année, nous avons lancé plusieurs études pour déterminer s'il ne serait pas nécessaire d'aborder ce problème sous un autre point de vue. Si c'est le cas, nous financerons probablement, par le biais de contributions, les secteurs pour lesquels les fonds passent à d'autres postes du budget; ou, si nécessaire, nous ferons peut-être appel à un budget supplémentaire.

Quoi qu'il en soit, cela ne veut pas dire que le programme est en train de se terminer. Cela veut seulement dire qu'il n'y a pas d'affectation spéciale de crédits à ce titre.

M. McKnight: Vu que vous avez lancé différents types d'études, avez-vous envisagé de confier ce secteur aux responsables du transport des céréales?

M. Giroux: C'est justement ce que nous allons envisager cette année; pour ce genre d'activité, ce serait tout à fait approprié. Effectivement, les responsables du transport des céréales pourraient se charger de cette activité. Aucune décision n'a encore été prise à ce sujet, mais c'est une possibilité qui est envisagée.

M. McKnight: Parlons maintenant de la division de l'Ouest de la CCT. Est-ce là quelque chose que vous pourriez également envisager?

M. Giroux: Oui, c'est une autre possibilité. D'ailleurs, si l'on n'a pas prévu de financement forfaitaire, c'est notamment parce que la CCT pourrait se charger de certains aspects, et les responsables du transport des céréales, des autres aspects. Tout ne doit pas nécessairement être fait grâce à une subvention directe au Conseil consultatif du transport dans l'Ouest.

M. McKnight: J'aimerais obtenir de plus amples renseignements à propos d'un paragraphe qui figure à la page 20 du rapport annuel du ministère des Transports pour l'exercice 1979-1980, et plus particulièrement à la rubrique «transports de surface». Je vous le cite:

Elle a élaboré et exécuté, au nom du ministre, des programmes gouvernementaux internes portant sur la manutention et le transport des grains, programmes évalués à environ 340 millions de dollars.

Je suppose que c'est la Direction générale de la manutention et du transport des grains dont on veut parler ici. Comme tous les membres du Comité qui s'intéressent à la manutention et au transport des céréales, j'aimerais obtenir des précisions à

[Texte]

down of that \$340 million would be; where these dollars were derived and where they would be going; the complete document that the grain transportation directorate has prepared on behalf of the minister.

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Yes, Mr. Chairman, we will get that information for Mr. McKnight. I must admit that I do not have a copy of the 1979-80 annual report with me here today. It must be realized that the grain transportation directorate was at that time working under the grains group; it was just starting at that time. We will have to go back and identify the exact source of these, and we will try to get them back to you tomorrow.

Mr. McKnight: I would like the sources of the \$340 million if at all possible, Mr. Chairman.

Also, when I look at the fourteenth Annual Report of the Canadian Transportation Commission, under Section 256, the unprotected branch lines and payments made out under Canadian Pacific, there is a line that I am familiar with, and that is the Brass-Kelfield line. The total branch-line subsidy on that was \$236,823. There has been a lot of discussion and a lot of, I guess, suspicion and animosity among a lot of producers, when they see their lines going unprotected, as to how that branch-line subsidy is arrived at. I understand, and I stand to be corrected by Mr. Giroux, Mr. Chairman, that that cost is not just on the 34 miles of the Brass-Kelfield line; that cost is on gain that is transported on that 34 miles and all the way to Vancouver. Could I have a breakdown as to how that cost is allocated in the branch-line subsidies?

• 1735

Mr. Giroux: Mr. Chairman, we have someone from the CTC in the audience today to answer questions. I do not know whether Mr. Johanson can answer it right now or would like to take it under advisement. This is an area that does not come under our direct authority. It is the responsibility of the CTC and we felt it would be better to have someone from the CTC here.

The Chairman: Are you prepared to take that on now, Mr. Johanson?

Mr. Agnar Johanson (Assistant Director, Rail Economic Analysis, CTC): Yes, I am, Mr. Chairman. If I could just answer, Mr. Chairman, in general terms. I cannot give the exact amounts today. In general terms you are absolutely right, there are two components to cost and revenues on branch-line subsidies. The one component is the on-line costs. Those are the costs that are generated on the line, between the mileages that are under consideration.

Second, there are the costs of transporting each of those cars to ultimate destinations. They are called off-line costs. The Railway Act allows for subsidization to take place, the difference between the total of those two costs and the revenue that is actually received for, again, the total movement.

Now, if you would like the actual detail of how much was off-line, how much was on-line and so on, we could certainly provide that for you.

[Traduction]

propos de ces 340 millions de dollars; d'où viennent-ils et où vont-ils aller? Ou peut-être serait-il possible d'obtenir ce document que la Direction générale de la manutention et du transport des grains a préparé au nom du ministre.

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Oui, monsieur le président. Nous obtiendrons ces renseignements pour M. McKnight. Je doit dire que je n'ai pas d'exemplaire du rapport annuel de 1979-1980 ici, aujourd'hui. N'oubliez pas que, à l'époque, la Direction générale de la manutention et du transport des grains travaillait en collaboration avec le groupe des grains, c'était juste le début. Nous essaierons de trouver toutes les précisions que vous cherchez et nous vous les communiquerons demain.

M. McKnight: Si possible, monsieur le président, j'aimerais savoir d'où proviennent ces 340 millions de dollars.

Par ailleurs, au chapitre 256 du quatorzième rapport annuel de la Commission canadienne des transports, il est question des lignes secondaires non protégées et des versements faits au Canadien Pacifique. Il y a une ligne que je connais bien; je veux parler de la ligne Brass-Kelfield. Elle a bénéficié d'une subvention de \$326,823. Il y a beaucoup de producteurs qui sont particulièrement mécontents de voir que leurs lignes ne seront pas protégées, et ils se demandent bien comment cette ligne secondaire-là a pu bénéficier d'une subvention. En outre, monsieur Giroux, et vous me reprendrez si je me trompe, je crois savoir que cette somme ne concerne pas seulement les 34 milles du tronçon Brass-Kelfield; elle concerne le transport des céréales sur ces 34 milles, jusqu'à Vancouver. J'aimerais que l'on me donne de plus amples détails sur les subventions au titre des lignes secondaires.

M. Giroux: Monsieur le président, il y a dans l'assistance un représentant de la CCT qui pourra répondre à vos questions. Je ne sais pas si M. Johanson peut répondre tout de suite ou s'il préfère s'informer d'abord. C'est un secteur que nous ne contrôlons pas directement et qui relève de la CCT; c'est la raison pour laquelle nous avons préféré nous faire accompagner de quelqu'un de la CCT.

Le président: Monsieur Johanson, vous voulez répondre tout de suite?

M. Agnar Johanson (directeur adjoint, Analyse économique ferroviaire, CCT): Oui, monsieur le président, si toutefois vous voulez une réponse générale. Je ne peux pas vous donner les chiffres exacts. Mais en règle générale, vous avez parfaitement raison, il y a deux composantes des coûts et des revenus pour les subventions des lignes secondaires. Une de ces composantes, ce sont les coûts sur les rails. Il s'agit des coûts sur la ligne proprement dite et pour un millage donné.

En deuxième lieu, il y a les coûts de transport de chacun de ces wagons à leur destination finale. C'est ce qu'on appelle les coûts hors ligne. La Loi sur les chemins de fer prévoit une subvention qui est fonction de la différence entre le total de ces coûts et revenus tirés de l'ensemble de l'opération.

Maintenant, si vous voulez des détails sur la proportion sur la ligne et hors ligne, et cetera, nous pourrions vous les communiquer plus tard.

[Text]

Mr. McKnight: Thank you. Mr. Chairman, I would like an explanation, or a reason, or an excuse, as to why there is on-line and off-line. If we have a branch line subsidy, that subsidy should pertain to the amount of miles on that branch line. In my opinion and in the opinion of the people who use the railroads, it has nothing whatsoever to do with the main line heading to Vancouver or Thunder Bay.

Mr. Mazankowski: If you abandon a branch line, that grain still has to be moved on the main line and there is still a cost incurred.

Mr. Johanson: If I might, Mr. Chairman. The authority for making those calculations in that way is vested in Section 252 of the Railway Act which does define that it will include the costs of moving the car and the revenues for that car for the total distance and therefore it is beyond the jurisdiction, I would suggest, of the CTC to say that we should cut the subsidy at the end of the branch line once the car leaves that branch line.

Mr. McKnight: This is a law and Section 252 of the Railway Act has been around for several years. It does not make sense when people are trying to rationalize to producers and the users of rail in my part of the country, that they have to expect the costs to be transferred all the way to Vancouver borne by their small portion of the line. This is where there is a lot of animosity among the grain producers in western Canada because they look at it as businessment, and anybody with an idea of the real world would say, that is stupid. If you did not have that 34 miles of grass—that cow field, you are still going to run that main line. If the train does not go down that 34 miles to pick it up, the farmer is going to put it in his truck and take it up there and it is still going to run on the main line and there is not going to be a branch line subsidy. The railroads that feel they need more compensation are not going to get the compensation.

Is there any reason why we cannot change the law? We have done it for a lot of things in this country in the past and we are involved in it right now.

The Chairman: It is up to us.

Mr. McKnight: It is up to the government.

Mr. Johanson: Mr. Chairman, that certainly was going to be my answer, but if I might add just as a further point. You must also remember that there are a lot of lines that have mixed traffic, that have also traffic that is profitable to railways. On the one hand it is true that the total loss is included. On the other hand, there are a lot of lines that have heavy grain traffic but they also have other profitable traffic and that profit is used to offset the losses on the grain, which might be one of the reasons why when the law was written to begin with that it was written in that way.

[Translation]

M. McKnight: Merci. Monsieur le président, j'aimerais bien qu'on me donne une explication, une raison, une excuse même, qu'on m'explique pourquoi il y a cette distinction entre la ligne et les opérations hors ligne. Si nous subventionnons une ligne secondaire, cette subvention devrait se fonder sur la longueur en milles de cette ligne secondaire. A mon avis, c'est également l'opinion des usagers des chemins de fer; cela n'a rien à voir avec la ligne principale qui va vers Vancouver ou vers Thunder Bay.

M. Mazankowski: Si vous abandonnez une ligne secondaire, les céréales vont tout de même circuler sur la ligne principale; il y aura tout de même des coûts dont il faudra tenir compte.

M. Johanson: Monsieur le président, ces calculs sont prévus par l'article 252 de la Loi sur les chemins de fer, qui prévoit que les coûts de transport du wagon et les revenus tirés de ce wagon sur la distance totale feront partie du calcul et échapperont, par conséquent, à l'autorité de la CCT, qui ne pourra déclarer que la subvention s'arrête à la fin de la ligne secondaire lorsque le wagon quitte cette ligne secondaire.

M. McKnight: C'est dans la loi, et l'article 252 de la Loi sur les chemins de fer existe depuis un certain temps déjà. Cela n'empêche pas qu'il est très difficile d'expliquer d'une façon rationnelle aux producteurs et aux usagers des chemins de fer de ma région qu'ils doivent s'attendre à ce que les coûts de leur petit segment de ligne doivent se répercuter sur la ligne jusqu'à Vancouver. C'est précisément ce qui provoque une certaine animosité entre les producteurs de céréales de l'Ouest du Canada, parce qu'ils voient les choses comme des hommes d'affaires, et n'importe qui qui a le moins possible les pieds sur terre verra tout de suite que c'est stupide. Si ces 34 milles d'herbe ou de pâturage n'étaient pas là, il faudrait tout de même entretenir la ligne principale. Si le train ne parcourt pas ces 34 milles pour rattraper cette ligne, l'agriculteur va devoir faire le trajet dans un camion, et le trajet sur la ligne principale restera le même, et dans ce cas, il n'y aura pas de subvention pour la ligne secondaire. Les chemins de fer qui pensent mériter cette compensation ne l'obtiendront pas.

Qu'est-ce qui nous empêcherait de changer la loi? Ce ne serait certainement pas nouveau, et voilà un cas où cela se justifierait particulièrement.

Le président: La décision nous appartient.

M. McKnight: Elle appartient au gouvernement.

M. Johanson: Monsieur le président, c'est précisément ce que j'allais répondre, mais je voudrais ajouter quelque chose. Il faut se souvenir également que beaucoup de lignes ont un trafic mixte, qu'elles accueillent également un trafic qui est rentable pour les chemins de fer. Évidemment, la perte totale fait partie du calcul, et d'un autre côté, il y a beaucoup de lignes qui ont un trafic de céréales très intense, en plus d'un trafic régulier très rentable, et ce sont ces bénéfices qui servent à compenser les pertes subies sur le transport des céréales. C'est peut-être une des raisons pour lesquelles la loi était rédigée de cette façon.

[Texte]

Mr. McKnight: Yes, but that day has passed. Look at the grain gathering system in western Canada—the majority of it is grain.

Mr. Chairman, I have one last question. I would like to ask Mr. Giroux a question regarding dangerous goods—the transportation of dangerous products. The Saskatchewan Trucking Association I am sure has made representation to the department asking for a review of the liabilities that will be placed upon them—and if they have not, I am asking that a review be made. If you take the case of a bulk fuel carrier, or a propane carrier, in the Province of Saskatchewan, my information from the trucking association is that the amount of liability they can purchase, the maximum they may purchase, is \$5 million, which is not adequate to give them unlimited liability coverage. The other thing they are quite concerned about, and I share their concern, is that a time limit is not placed on when a claim may be made, which makes it very difficult to defend against if a claim is made five years, eight years after the fact. I wonder if the department has taken into consideration the problems of these smaller truckers, even of the larger truckers, who can only insure up to \$5 million per plate. It makes it very difficult for them to continue to haul their goods and expect, as any businessman would, to have adequate insurance coverage.

• 1740

Mr. Giroux: I would like Mr. Bélec to answer that.

The Chairman: Mr. Bélec.

Mr. Bélec: Mr. Chairman, I will attempt to answer this. Actually the transportation of dangerous goods does not come under our responsibility, but I am partially familiar with the points you have raised because discussions related to the transportation of dangerous goods take place under the aegis of the CCAPA, the Canadian Conference of Automotive Transport Administrators. At the federal-provincial meeting that is to take place at the end of the month, I understand that one the agenda for joint discussion between the transport ministers are exactly some of these issues—the liability question and the time limit on claims. I know that these are being discussed now; concerns have been expressed by truckers and by movers that these are aspects of the legislation or regulations that should be altered, and I understand that they will be discussed there.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, seeing that that was a very short question with a very short answer, I have one that I would like to put regarding the use—as my colleague from Vegreville mentioned—of the \$37.5 billion coming out of western Canada. As far back as 12 months ago, the Province of Alberta and the Province of Saskatchewan made an agreement that they would join with the federal government to construct what is known in my constituency, and the constituency of the honourable member from Vegreville, as the meridian bridge, which is to be 25 miles north of Lloydminster on the border of Saskatchewan and Alberta. Maybe one of the reasons why the present federal government has not moved on that is because it would serve the oil area of Cold Lake and,

[Traduction]

M. McKnight: Oui, mais ces temps-là sont loin derrière nous. Il n'y a qu'à regarder le système d'acheminement des céréales dans l'Ouest du Canada... La majeure partie du trafic, ce sont les céréales.

Monsieur le président, j'ai une dernière question. Je voudrais poser une question à M. Giroux au sujet des produits dangereux, du transport des produits dangereux. L'Association des camionneurs de la Saskatchewan a sûrement dû demander au ministère qu'on révise la liste de leurs responsabilités, et si elle ne l'a pas fait, je le fais à leur place. Prenez l'exemple d'un transporteur de carburant, d'un transporteur de propane; d'après ce que m'a dit l'Association des camionneurs, en Saskatchewan, l'assurance maximum qu'ils peuvent prendre est de 5 millions de dollars, ce qui n'est pas suffisant pour les assurer de tous risques. Il y a autre chose qui les inquiète, et qui m'inquiète également, c'est le fait qu'il n'y a pas de date limite pour réclamer des dommages. Si quelqu'un réclame des dommages-intérêts cinq ou huit ans après l'accident, il devient très difficile de se défendre. Je me demande si le ministère a tenu compte des problèmes des petits entrepreneurs en camionnage, et même des gros, qui ne peuvent pas s'assurer pour plus de 5 millions de dollars par véhicule. Un bon homme d'affaires tient à bien s'assurer, et cette restriction les en empêche.

M. Giroux: Je pense que M. Bélec va pouvoir vous répondre.

Le président: Monsieur Bélec.

M. Bélec: Monsieur le président, je vais essayer. En réalité, le transport des produits dangereux ne relève pas de notre administration, mais je connais assez bien les questions que vous avez soulevées, parce que la conférence canadienne des administrateurs de transport par automobile discute régulièrement des problèmes posés par le transport des produits dangereux. Je crois que l'ordre du jour de la réunion fédérale-provinciale qui doit avoir lieu à la fin du mois prévoit justement ce sujet de discussion, à l'intention des ministres des Transports: le problème de la responsabilité et celui d'une limite pour réclamer des dommages. Je sais que ces problèmes font actuellement l'objet de discussions et que les camionneurs et les transporteurs ont demandé que ces règlements et ces dispositions juridiques soient modifiés; de plus, on en discutera à cette conférence.

M. McKnight: Monsieur le président, puisque la réponse a été aussi courte que la question, je me permets d'en poser une autre au sujet de l'utilisation de ces 37.5 milliards de dollars qui viennent de l'Ouest du Canada, et dont mon collègue de Vegreville a parlé. Il y a 12 mois déjà, la province de l'Alberta et celle de la Saskatchewan se sont mises d'accord pour s'associer au gouvernement fédéral pour la construction de ce que les gens de ma circonscription et de la circonscription de l'honorable député de Vegreville appellent le pont méridien. Ce pont doit être construit à 25 milles au nord de Lloydminster, à la frontière de la Saskatchewan et de l'Alberta. Si le gouvernement fédéral actuel n'a pas encore agi, c'est probablement parce que ce pont servira à la région pétrolière de Cold Lake,

[Text]

unless you change your energy policy—Mr. Chairman, through you—they will not need that bridge, if that is the understanding, because nothing will go ahead in Cold Lake. Has there been any discussion between the ministers of highway of Alberta and Saskatchewan and the federal government concerning the use of federal funds, up to one third of the cost, in constructing this bridge to go across the North Saskatchewan River on the borders of Saskatchewan and Alberta?

The Chairman: Mr. Bélec.

Mr. Bélec: Mr. Chairman, I am due for short answers. The answer is no. There have been, as far as I know, no further discussions at all. This is a matter that was entirely left to the two provinces to settle between themselves.

Mr. McKnight: They are willing to settle, but they need some federal assistance.

Mr. Bélec: I think the view was that the federal assistance should just be moral support.

Mr. McKnight: That ain't going to build a bridge, my friend.

Mr. Bélec: The transport minister was quite willing to give that.

The Chairman: Thank you, Mr. McKnight. I want to thank the witnesses who appeared before the committee this afternoon. Our next meeting is scheduled for tomorrow at 9.45 a.m. in Room 253D. The committee is adjourned to the call of the chair.

[Translation]

et que si vous ne changez pas votre politique énergétique actuelle, il ne servira probablement à rien, puisqu'on n'exploitera pas Cold Lake. Est-ce que les ministres responsables des routes, en Alberta et en Saskatchewan, et le gouvernement fédéral ont discuté de l'utilisation de ces fonds fédéraux qui doivent couvrir un tiers des coûts de construction de ce pont qui enjambra la rivière Saskatchewan-nord, à la frontière de la Saskatchewan et de l'Alberta?

Le président: Monsieur Bélec.

M. Bélec: Monsieur le président, je suis condamné à des réponses courtes. La réponse est non. Que je sache, il n'y a pas eu de nouvelles discussions. C'est une question que les deux provinces ont été laissées entièrement libres de résoudre entre elles.

M. McKnight: Elles sont toutes prêtes à la résoudre, mais elles ont besoin de l'aide du gouvernement fédéral.

M. Bélec: L'idée était que cette aide fédérale serait un simple soutien moral.

M. McKnight: Je vous parie bien que cela ne suffira pas pour construire le pont.

M. Bélec: Tant qu'il s'agissait d'aide morale, le ministre des Transports était très bien disposé.

Le président: Merci, monsieur McKnight. Je remercie les témoins qui ont comparu devant le Comité cet après-midi. Notre prochaine séance aura lieu demain matin, à 9 h 45, dans la pièce 253-D. La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Robert Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration;
Mr. Arnold Tennenhouse, Chief, Policy and Program Evaluation of Grain Transportation;
Mr. Ken Henderson, Director General, Railway Transportation;
Mr. Gaétan Bélec, Director General, Highway Transportation.

From the Canadian Transport Commission:

Mr. Agnar Johanson, Assistant Director, Rail Economic Analysis Branch.

Du ministère des Transports:

M. Robert Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface;
M. Arnold Tennenhouse, chef de l'évaluation de la politique et des programmes des transports du grain;
M. Ken Henderson, directeur général des transports ferroviaires;
M. Gaétan Bélec, directeur général des transports routiers.

De la Commission canadienne des transports:

M. Agnar Johanson, directeur adjoint, Direction de l'analyse économique des chemins de fer.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 30

Thursday, April 9, 1981

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 30

Le jeudi 9 avril 1981

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Mains Estimates 1981-82
Votes 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95 and L100—
Surface Transportation Program under
TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1981-1982
Crédits 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95 et L100—
Programme des transports de surface sous la
rubrique TRANSPORTS

INCLUDING:

The Fifth Report to the House

Y COMPRIS:

Le cinquième rapport à la Chambre

APPEARING:

Mr. Robert Bockstael, M.P. Parliamentary
Secretary to the Minister of Transport

COMPARAÎT:

M. Robert Bockstael, député, secrétaire
parlementaire du ministre des Transports

WITNESSES:

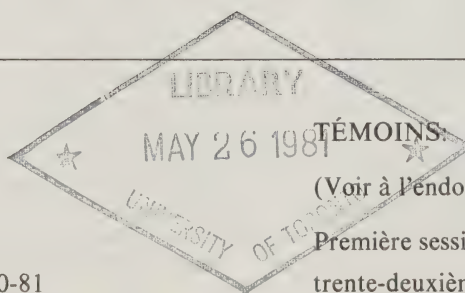
(See back cover)

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: André Maltais

Messrs.

Benjamin	Deniger
Blaikie	Dionne (<i>Chicoutimi</i>)
Bloomfield	Fisher
Bockstael	Gass
Campbell (<i>LaSalle</i>)	Harquail

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: André Maltais

Messieurs

Mayer	McKenzie
Mazankowski	McKnight
McCain	McRae
McDermid	Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Thursday, April 9, 1981:

Mr. Blaikie replaced Mr. Skelly;
M. Campbell (*LaSalle*) replaced Mrs. Côté;
Mr. McKenzie replaced Mr. Ellis.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 9 avril 1981:

M. Blaikie remplace M. Skelly;
M. Campbell (*LaSalle*) remplace M^{me} Côté;
M. McKenzie remplace M. Ellis.

REPORT TO THE HOUSE

THURSDAY, APRIL 9, 1981

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

FIFTH REPORT

1. In accordance with its permanent Order of Reference, Section 38(1.1) contained in An Act respecting Canadian National Railways Chapter 10, Revised Statutes of Canada 1970 as amended by Chapter 34, 1977-78 Statutes of Canada, 26-27 Elizabeth II, your Committee considered the Annual Report of the Canadian National Railways for 1979 and submits its final report.

2. The Committee held six meetings in December 1980 and January 1981, and heard the following witnesses from the Canadian National Railways whose co-operation is appreciated:

Dr. R. A. Bandeen, President and Chief Executive Officer;

Mr. John Gratwick, Vice-President, Corporate Affairs;

Mr. G. M. Cooper, Vice-President and Secretary; and

Mr. Robert C. Franklin, Vice-President Finance.

*Contractual relationship between
the Canadian National Railways and
VIA Rail Canada Inc.*

Non-Disclosure of Unit Cost

3. Since negotiations are going on between the railroads and VIA Rail Canada Inc. on a new operating agreement, the Committee expressed concern with regard to the non-disclosure of unit costs which the railways are charging VIA Rail for operating passenger trains. VIA Rail has a contract with the Canadian National Railways which is based on estimated costs under R-6313, a formula devised by the Canadian Transport Commission for regulatory purposes. Canadian National Railways bills VIA Rail monthly using estimated or anticipated costs and 60 days later, Canadian National Railways adjusts their billing to VIA Rail on an overall actual cost basis. Further, at the end of the year, VIA Rail gets an annual bill from Canadian National Railways or a "thirteenth" bill which is a wrap-up of actual costs, but not unit priced, for the year. This can cause an adjustment either way in VIA Rail's total payments to Canadian National Railways. In 1979, an additional Canadian National Railways invoice of \$10 million was received by VIA Rail. The Canadian National Railways annual billing can be revised again at a later date when the Canadian Transport Commission audits these accounts.

VIA Rail Usage of CNR Stations

4. Costing Order R-6313 also regulates the charges that the Canadian National Railways levies on VIA Rail Canada Inc. for the use of their stations. Costs are prorated and are calculated on the basis of train miles and other units. It was stated by the Canadian National Railways that they intended to negotiate the sale of those stations to VIA Rail

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le jeudi 9 avril 1981

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

CINQUIÈME RAPPORT

1. Conformément à son Ordre de renvoi permanent, alinéa 38(1.1), chapitre 10 de la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada, Statuts révisés du Canada de 1970, modifiés par l'article 34 des Statuts du Canada, 1977-1978 26-27, Elizabeth II, le Comité, après avoir étudié le rapport annuel du Canadien National pour 1979, a l'honneur de présenter son rapport définitif.

2. Le Comité a tenu six auditions publiques en décembre 1980 et janvier 1981 et a entendu les représentants suivants du Canadien National dont la collaboration a été fort appréciée:

M. R. A. Bandeen, président et responsable de l'administration;

M. John Gratwick, vice-président, Affaires générales;

M. G. M. Cooper, vice-président et secrétaire général; et

M. Robert C. Franklin, vice-président des finances.

*Relations contractuelles entre
le Canadien National et
VIA Rail Canada Inc.*

Non-divulgence des frais

3. Étant donné que le CN et VIA Rail Canada Inc. négocient actuellement un nouvel accord d'exploitation, le Comité a fait part de son inquiétude au sujet de la non-divulgence des frais que le CN exige de VIA Rail pour l'exploitation de ses services voyageurs. VIA Rail a signé un contrat avec le CN basé sur des coûts estimatifs calculés à l'aide d'une formule R-6313 élaborée par la Commission canadienne des transports à des fins de réglementation. Le CN facture VIA Rail chaque mois sur la base des coûts estimatifs ou anticipés à 60 jours et il établit ses factures à VIA Rail compte tenu de l'ensemble des coûts. En outre, à la fin de l'exercice, VIA Rail reçoit une facture annuelle (une «treizième facture») qui regroupe l'ensemble des coûts non ventilés pour toute l'année. De ce fait, il est parfois nécessaire de rajuster à la hausse ou à la baisse l'ensemble des paiements de VIA Rail. En 1979, VIA Rail a reçu une facture supplémentaire d'un montant de 10 millions de dollars. La facturation annuelle du CN pourrait être révisée une fois de plus, un peu plus tard lorsque la Commission canadienne des transports aura vérifié les comptes.

Utilisation des gares du CN par VIA Rail

4. L'ordonnance R-6313 régit également les frais que le CN peut exiger de VIA Rail Canada pour l'utilisation de ses gares. Les coûts sont calculés au prorata de l'utilisation des gares compte tenu de la distance parcourue par les trains. Les responsables du CN ont déclaré qu'ils avaient l'intention de négocier avec VIA Rail la vente de ces gares

Canada Inc. which are solely used for passenger trains. With regard to other kinds of stations, which have a joint or multiple use, they also intend to negotiate with VIA Rail Canada Inc. to find a solution.

Recommendations

5. Your Committee recommends that:

(a) the Canadian National Railways and CP Rail disclose their unit costs to VIA Rail so that they can plan operations effectively and efficiently; or

(b) VIA Rail make contractual arrangements with the Canadian National Railways and CP Rail so that they are billed on an agreed unit price rather than estimated costs in order that VIA Rail be in a position to make accurate estimates of their financial obligations and make appropriate arrangements to discharge them; and

(c) stations which are used for passenger movements should be sold to VIA Rail Canada Inc. at a nominal cost or net book value.

Canadian National Railways Investment in the Cast Shipping Group

Relationship with Cast Shipping Company

6. The Committee was interested in the involvement of the Canadian National Railways in the Cast Shipping Group, a foreign company whose ships are of British Registry. Canadian National Railways pointed out that they had originally invested \$12 million in 1975. This investment enabled them to acquire an 18 per cent interest in two companies—a Bermudian and a Swiss company—which control Cast. In 1979, they were paid a dividend in the form of Furness, Withy & Company, Limited shares which they subsequently sold for \$8.5 million.

7. In July 1980, they invested \$5.4 million in an additional issue of shares, the purpose of which was to purchase eight new ships for the company, six of which could be used for container business, and two others known as OBO's to be used for bulk oil and ore.

8. In November 1980, they bought \$2.97 million worth of non-voting, non-participating, non-convertible, redeemable 12.5 per cent shares and also \$33.5 million worth of non-voting, participating, redeemable, accumulative shares which were convertible at a fixed price. The purpose of the November issue was to purchase ships from Anglo-Nordic that were already built and in operation. The total book value is \$53.87 million.

9. It was stated by the Canadian National Railways that their involvement in the Cast Shipping Group provided them with a sound investment and gave them an excellent source of traffic in the movement of containers to and from Montreal to Eastern and Western points.

10. However, as minority shareholders, they are represented on the Board of Directors of the two parent companies but do not participate directly in the management of container operations.

qui ne servent qu'aux services voyageurs. En ce qui concerne les autres gares qui peuvent être utilisées pour les services à la fois voyageurs et marchandises, le CN a également l'intention de négocier avec VIA Rail pour trouver une solution.

Recommandations

5. Le Comité recommande:

a) que le CN et CP Rail divulguent les coûts qu'ils imputent à VIA Rail pour que cette dernière soit en mesure de planifier ses opérations avec efficacité; ou

b) que VIA Rail passe des accords contractuels avec le CN et CP Rail de façon qu'elle soit facturée sur la base d'un prix unitaire plutôt qu'en fonction des coûts estimatifs; elle pourrait ainsi faire des prévisions exactes quant à ses obligations financières et prendre les dispositions voulues pour s'en acquitter; et

c) que les gares qui ne servent qu'aux services voyageurs soient vendues à VIA Rail Canada pour un prix symbolique.

Investissements des Chemins de fer nationaux du Canada dans le groupe «Cast Shipping»

Relations avec le groupe «Cast Shipping»

6. Le Comité s'intéresse à la participation du CN aux activités du groupe «Cast Shipping», société étrangère dont les navires battent pavillon britannique. Le CN a fait remarquer qu'il avait déjà investi \$12 millions dans le groupe en 1975. Cet investissement lui a permis de prendre une participation de 18 p. 100 dans deux compagnies—(une de Suisse et l'autre des Bermudes) qui contrôlent «Cast». En 1979, le CN a reçu un dividende sous forme d'actions de la société «Furness, Withy & Company, Limited» qui ont été vendus ultérieurement pour \$8,5 millions.

7. En juillet 1980, le CN a investi \$5,4 millions dans l'achat d'une autre série d'actions, l'objectif étant cette fois de financer l'achat de huit navires pour la compagnie, dont six serviraient au transport des conteneurs et deux navires cargos, au transport en vrac du pétrole et du minerai.

8. En novembre 1980, le CN a acheté pour \$2,97 millions d'actions ne donnant pas droit de vote, non convertibles, non participatives mais pouvant être rachetées à 12.5 p. 100 et aussi \$33,5 millions d'actions ne donnant pas droit de vote, non participatives, et rachetables qui ont été vendues à un prix fixe. L'objectif visé dans ce cas était d'acheter d'Anglo-Nordic des navires déjà construits et en service. La valeur comptable de cet achat s'est élevée à \$53,87 millions.

9. Le CN a déclaré que sa participation au groupe «Cast Shipping» lui avait permis d'effectuer des investissements rentables, et en outre que le groupe «Cast» constituait un excellent moyen de transit pour les conteneurs en provenance ou à destination de Montréal, vers l'est ou l'ouest.

10. Toutefois en tant qu'actionnaire minoritaire, il est représenté au conseil d'administration des deux sociétés mères, mais ne participe pas directement à la gestion des opérations de conteneurs.

Recommendations

11. Your Committee recommends that:

(a) since the Canadian National Railways was already involved in deep-sea shipping to the extent of its 18 per cent interest in Cast, the Government should consider the advisability of providing a policy to encourage the development of a deep-sea fleet by Canada;

(b) the Canadian National Railways, even though it is a minority shareholder in the Cast Shipping Group, take every opportunity to encourage the employment of Canadians as crew members in Cast ships. At the moment, apparently there are no Canadians employed as crew members; and

(c) action be initiated by the Government in the future to monitor the relationship between the Canadian National Railways and Cast Shipping Group.

Canadian National Express Service

Closure of CN Express Terminals

12. The Committee expressed great concern with regard to the proposed reduction in the CN Express Service and the consequent loss of service and jobs in the Atlantic Provinces and other parts of the country. It was pointed out by the Canadian National Railways that the CN Express Service was running at a financial loss in 1979 of \$47.2 million as compared to \$33.1 million in 1978. They were contemplating reducing CN Express terminals from 88 to 45 in early 1981 with a further reduction to 30 by the end of the same year. According to them, the reduction in the terminals did not mean reduction in their service which they intend to carry out from coast to coast by utilizing local truckers. Their purpose is to run this service efficiently and effectively at a reduced cost.

13. The Canadian National Railways were further questioned as to whether they needed authorization from the Canadian Transport Commission or whether they could take unilateral action. In response, they pointed out that they were not abandoning their service but merely operating it through the truckers who would be responsible to them. They would provide the Canadian Transport Commission with their rates and tariffs which would include charges to the trucking companies and the Canadian Transport Commission would determine whether these meet with their requirements.

14. The detrimental effect of these proposed closures on the job situation in the communities was questioned. It was pointed out by the Canadian National Railways that if there was a technological change, then by the employees' contract, the employees had to be given 90 days notice and there are opportunities for relocation and retraining. The first major lay-offs did not start until early this year.

Committee's Resolution

15. The Committee is of the view that the reduction in the CN Express Service and the proposed closure of terminals in the Atlantic Provinces and in other parts of the country could have a detrimental effect on the various communities. Therefore, a resolution was passed on December 18, 1980 recommending "that the Government consider the advisabil-

Recommandations

11. Le Comité recommande:

a) étant donné que le CN prend déjà part à la navigation au long cours, dans la mesure où il a pris une participation de 18 p. 100 dans les intérêts du groupe «Cast», que le gouvernement se demande s'il ne serait pas préférable de favoriser la création d'une flotte à long cours par le Canada;

b) que le CN, même s'il est actionnaire minoritaire du groupe «Cast Shipping», fasse tout ce qu'il peut pour favoriser le recrutement de Canadiens comme membres d'équipage sur les bateaux du groupe «Cast». A l'heure actuelle, il semblerait qu'aucun Canadien n'en fasse partie; et

c) que le gouvernement prenne des mesures pour surveiller les relations entre les Chemins de fer Nationaux du Canada et le groupe «Cast Shipping».

Messageries du CN

Fermeture de messageries du CN

12. Le Comité a fait part de sa vive inquiétude au sujet de la réduction envisagée des messageries du CN et des pertes qui en découleraient tant du côté des services que des emplois, dans les provinces atlantiques ainsi qu'ailleurs au pays. Le CN a fait remarquer que le service messageries a accusé un déficit de \$47,2 millions en 1979 par rapport à \$33,1 millions en 1978. Le CN envisage de réduire le nombre de messageries du CN de 88 à 45 dès le début de 1981, et ensuite d'en supprimer 30 autres vers la fin de l'année. La réduction du nombre de terminaux n'est pas synonyme de diminution des services que le CN continuera d'offrir en faisant appel à des compagnies de camionnage locales. Il vise à diminuer les coûts et à améliorer le service.

13. On a également demandé aux représentants du CN s'ils étaient tenus d'obtenir l'autorisation de la Commission canadienne des transports ou s'ils pouvaient agir unilatéralement. Ils ont fait remarquer qu'ils n'abandonnaient pas leurs services mais qu'ils en chargeaient tout simplement des compagnies de camionnage locales qui en assumeront la responsabilité. Le CN transmettra à la Commission canadienne des transports les tarifs établis compte tenu des coûts réclamés par les compagnies de camionnage, après quoi la Commission déterminera si ces tarifs sont acceptables.

14. L'effet préjudiciable des fermetures envisagées sur l'emploi dans certaines localités a été contesté. Le CN a fait remarquer que si des changements techniques étaient apportés aux opérations, aux termes des contrats passés avec les employés, il fallait leur donner un préavis de 90 jours. Il sera possible de réinstaller ou de recycler ces employés et les premiers licenciements importants ont eu lieu au début de l'année.

Résolution du Comité

15. Le Comité est d'avis que la diminution des messageries du CN et la fermeture envisagée de terminaux dans les provinces atlantiques, ainsi qu'ailleurs au pays, peuvent avoir des effets préjudiciables sur les diverses localités. En conséquence, une résolution a été adoptée le 18 décembre 1980 recommandant «que le gouvernement examine l'oppor-

ity of requiring Canadian National Railways to continue the CN Express Service at the minimum of the 1979 level". The resolution was tabled in the House on January 27, 1981 and concurred in on March 6, 1981.

*Limitation of Liability Provisions In
The Canada Shipping Act*

Inadequate Coverage

16. The Committee's attention was drawn to the inadequate provisions of the Limitation of Liability sections in Part XIV of the Canada Shipping Act. In 1979, the Canadian National Railways incurred loss of revenue as a result of a Japanese freighter colliding with the Second Narrows bridge across Burrard Inlet in Vancouver. The repair cost of the bridge was \$11.5 million and in addition, approximately \$10 million was incurred for use of alternative services. Currently under the law, the Canadian National Railways could recover \$2 million damages at the most, which could further be reduced as this amount would have to be prorated with other people who have also suffered. However, if it had been established that the owner of the vessel was at fault, then, according to the law, the amount recoverable would have been higher.

Recommendations

17. Your Committee recommends that:

(a) the Government give consideration to the advisability of amending sections 647-655, Part XIV of the Canada Shipping Act; and

(b) the Committee should undertake a study of Canadian national transportation laws in order to bring them up to date.

Hauling of Livestock

Shortage of stock cars

18. The Committee was concerned with the availability of stock cars for hauling livestock from Western to Eastern Canada during the months of October to December, the peak period for the shipment of livestock. The Committee questioned whether the Canadian National Railways had abandoned this business because of the competition from truckers and if they were staying in this business, what steps were being taken to ensure that there would be no shortage in the supply of cars to shippers of livestock.

19. Canadian National Railways replied that as long as they could compete with the truckers, they would stay in business. Since the railways were asked to supply cars during a particular period in the year, it was difficult to convert cars or build new ones just to meet the request of the shippers for a limited period. Further, a new livestock car costs between \$50-\$70 thousand and in order to cover this expense, they would like to have a guaranteed contract for a period of years from shippers to move livestock.

Recommendations

20. Your Committee recommends that:

tunité d'obliger le CN de continuer à assurer les services messageries au niveau minimum de 1979.» La résolution a été déposée à la Chambre le 27 janvier 1981, et adoptée le 6 mars 1981.

*Dispositions de la Loi sur la
marine marchande du Canada concernant
la limitation de responsabilité*

Protection insuffisante

16. Le Comité a étudié les dispositions inadéquates du chapitre XIV de la Loi sur la marine marchande du Canada qui concernent la limitation de responsabilité. En 1979, le Canadien National a subi des pertes de revenu à la suite de la collision d'un cargo japonais avec le pont «Second Narrows» qui enjambe l'Inlet Burrard, à Vancouver. Les travaux de réparation du pont ont coûté \$11,5 millions et une somme additionnelle d'environ \$10 millions a dû être dépensée pour l'utilisation de services de remplacement. La loi en vigueur prévoit que le Canadien National pourrait récupérer au plus une somme de \$2 millions dont une partie devrait être versée à des tiers ayant eux aussi subi des pertes. Toutefois, s'il avait été prouvé que le propriétaire du navire était fautif, une somme plus élevée aurait pu être allouée aux termes de la loi.

Recommendations

17. Le Comité recommande:

a) que le gouvernement étudie l'opportunité de modifier les articles 647 à 655, chapitre XIV, de la Loi sur la marine marchande du Canada; et

b) que le Comité entreprenne une étude des lois fédérales sur les transports afin de les mettre à jour.

Transport du bétail

Pénurie de wagons à bestiaux

18. Le Comité s'inquiète au sujet de la pénurie de wagons à bestiaux nécessaires pour assurer le transport à destination de l'ouest à l'est du Canada pendant les mois d'octobre à décembre, période de pointe dans ce secteur. Le Comité se demande si le CN a abandonné ces opérations à cause de la concurrence que lui font les compagnies de camionnage, et s'il s'en occupe toujours, quelles mesures doivent être prises pour qu'il n'y ait aucune pénurie de wagons à bestiaux.

19. Les représentants du CN ont répondu qu'aussi longtemps qu'ils seront en mesure de concurrencer les compagnies de camionnage, ils n'abandonneraient pas ces opérations. Étant donné qu'il est demandé au CN de fournir les wagons à un certain moment de l'année, il est difficile de convertir les wagons existants ou d'en construire de nouveaux uniquement pour satisfaire la demande des utilisateurs pour une période limitée. En outre, les nouveaux wagons coûtent entre \$50,000 et \$70,000 et avant d'engager de telles sommes le CN voudrait signer des contrats qui leur garantiraient le transport du bétail pendant plusieurs années.

Recommendations

20. Le Comité recommande:

(a) although truckers have taken over much of the short-haul business, the Canadian railways should play an important role in the medium and long hauls of livestock;

(b) Canadian railways investigate the possibility of providing multi-use railway cars that could be converted for livestock use in the Fall and used for other products during the rest of the year; and

(c) Canadian railways take action to meet this livestock transportation need through aggressive marketing practices.

Electrification of the Railway System

Lack of Progress

21. The Committee noted that other countries were proceeding at a faster pace to electrify their railway system and questioned Canadian National Railways as to what was being done in Canada. The advantages of electrifying railways were also mentioned, in particular, the conservation of diesel fuel. A study prepared by the Canadian Institute of Guided Ground Transport confirms this approach.

22. The Canadian National Railways pointed out that any venture into electrifying our railway system had to be based on a commercial decision and in this regard three factors had to be taken into account. First, a high volume of traffic was essential which we do not have in many areas, secondly, consideration had to be given to the initial cost, which was substantial and thirdly, a sufficient supply of electricity at a reasonable cost should be available.

Recommendation

23. Your Committee recommends that a national policy should be formulated with regard to the electrification of the railways.

Summary of Recommendations

24. It is recommended that:

(a) the Canadian National Railways and CP Rail disclose their unit costs to VIA Rail Canada Inc. so that they can plan operations effectively and efficiently; or

(b) VIA Rail Canada Inc. make contractual arrangements with the Canadian National Railways and CP Rail so that they are billed on an agreed unit price rather than estimated costs in order that VIA Rail be in a position to make accurate estimates of their financial obligations and make appropriate arrangements to discharge them;

(c) stations which are used for passenger movements should be sold to VIA Rail Canada Inc. at a nominal cost or net book value;

(d) since the Canadian National Railways was already involved in deep-sea shipping to the extent of its 18 per cent interest in Cast, the Government should consider the advisability of providing a policy to encourage the development of a deep-sea fleet by Canada;

a) que, même si les compagnies de camionnage assurent presque tout le transport de bestiaux sur de courtes distances, les sociétés ferroviaires jouent un rôle important dans le transport sur de moyennes et longues distances;

b) que les sociétés ferroviaires fassent une enquête sur la possibilité de mettre à la disposition des utilisateurs des wagons à usages multiples pouvant être convertis, c'est-à-dire pouvant servir à la fois au transport du bétail en automne et au transport d'autres marchandises pendant le reste de l'année; et

c) que les sociétés ferroviaires prennent les mesures qui s'imposent pour effectuer le transport du bétail en adoptant une politique de commercialisation vigoureuse.

Électrification du réseau ferroviaire

Absence de progrès

21. Le Comité a remarqué que l'électrification du réseau ferroviaire se faisait plus rapidement dans d'autres pays qu'au Canada, et il a posé plusieurs questions sur les mesures qui avaient été prises dans ce domaine. Il a surtout insisté sur les avantages de l'électrification ainsi que sur l'économie de diesel. Une étude préparée par le «Canadian Institute of Guided Ground Transport» vient confirmer cette optique.

22. Le CN fait remarquer que l'électrification du réseau ferroviaire canadien doit se fonder sur des raisons commerciales. A cet égard, il faut prendre en considération trois facteurs: premièrement, un trafic important, ce qui n'existe pas dans de nombreuses régions; deuxièmement, les coûts initiaux qui sont importants, et troisièmement, un approvisionnement important d'électricité à un coût raisonnable.

Recommendation

23. Le Comité recommande qu'une politique nationale soit élaborée en matière d'électrification du réseau ferroviaire.

Résumé des recommandations

24. Le Comité recommande:

a) que le CN et CP Rail divulguent les coûts qu'ils imputent à VIA Rail pour que cette dernière soit en mesure de planifier ses opérations avec efficacité; ou

b) que VIA Rail passe des accords contractuels avec le CN et CP Rail de façon qu'elle soit facturée sur la base d'un prix unitaire plutôt qu'en fonction des coûts estimatifs; elle pourrait ainsi faire des prévisions exactes quant à ses obligations financières et prendre les dispositions voulues pour s'en acquitter;

c) que les gares qui ne servent qu'aux services voyageurs soient vendues à VIA Rail Canada pour un prix symbolique;

d) étant donné que le CN prend déjà part à la navigation au long cours, dans la mesure où il a pris une participation de 18 p. 100 dans des intérêts du groupe «Cast», que le gouvernement se demande s'il ne serait pas préférable de favoriser la création d'une flotte à long cours au Canada;

(e) the Canadian National Railways, even though it is a minority shareholder in the Cast Shipping Group, take every opportunity to encourage the employment of Canadians as crew members in Cast ships. At the moment, apparently there are no Canadians employed as crew members;

(f) action be initiated by the Government in the future to monitor the relationship between the Canadian National Railways and Cast Shipping Group;

(g) the Government give consideration to the advisability of amending sections 647-655, Part XIV of the Canada Shipping Act;

(h) the Committee should undertake a study of Canadian national transportation laws in order to bring them up to date;

(i) although truckers have taken over much of the short-haul business, the Canadian railways should play an important role in the medium and long hauls of livestock;

(j) the Canadian railways investigate the possibility of providing multi-use railway cars that could be converted for livestock use in the Fall and used for other products during the rest of the year;

(k) the Canadian railways take action to meet this livestock transportation need through aggressive marketing practices; and

(l) a national policy should be formulated with regard to the electrification of the railways.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 21 and 22*) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président

Maurice A. Dionne

Chairman

e) que le CN, même s'il est actionnaire minoritaire du groupe «Cast Shipping», fasse tout ce qu'il peut pour favoriser le recrutement de Canadiens comme membres d'équipage sur les bateaux du groupe «Cast». A l'heure actuelle, il semblerait qu'aucun Canadien n'en fasse partie;

f) que le gouvernement prenne des mesures pour surveiller les relations entre les Chemins de fer Nationaux du Canada et le groupe «Cast Shipping»;

g) que le gouvernement étudie l'opportunité de modifier les articles 647 à 655, chapitre XIV, de la Loi sur la marine marchande du Canada;

h) que le Comité entreprenne une étude des lois fédérales sur les transports afin de les mettre à jour;

i) même si les compagnies de camionnage assurent presque tout le transport de bestiaux sur de courtes distances, que les sociétés ferroviaires jouent un rôle important dans le transport sur de moyennes et longues distances;

j) que les sociétés ferroviaires fassent une enquête sur la possibilité de mettre à la disposition des utilisateurs des wagons à usages multiples pouvant être convertis, c'est-à-dire pouvant servir à la fois au transport du bétail en automne et au transport d'autres marchandises pendant le reste de l'année;

k) que les sociétés ferroviaires prennent les mesures qui s'imposent pour effectuer le transport du bétail en adoptant une politique de commercialisation vigoureuse;

l) qu'une politique nationale soit élaborée en matière d'électrification du réseau ferroviaire.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages (*fascicules nos 21 et 22*) est déposé.

Respectueusement soumis,

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, APRIL 9, 1981
(49)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:55 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Blaikie, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Gass, Mazankowski, McCain, McDermid, McRae and Turner.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Robert Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration; Mr. Mike Farquhar, Director General, Grain Transportation; Mr. Ken Henderson, Director General, Railway Transportation; Mr. Gerry George, Director General, Water Transportation Assistance; and Mr. Gaétan Bélec, Director General, Highway Transportation.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, date February 26, 1981, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1982. (*See Minutes of Proceedings, March 26, 1981, Issue No. 24.*)

By unanimous consent, the Committee resumed consideration of Votes 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95 and L100—Surface Transportation Program under TRANSPORT.

The witnesses answered questions.

At 12:00 noon, the Committee adjourned to the call of the Chair.

AFTERNOON SITTING
(50)

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Gass, Mayer, Mazankowski, McCain, McDermid, McKenzie, McKnight, McRae and Turner.

Other Member present: Mr. Baker (*Gander-Twillingate*).

Appearing: Mr. Robert Bockstael, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Robert Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration; Mr. Gaétan Bélec, Director General, Highway Transportation; and Mr. Ken Henderson, Director General, Railway Transportation.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, date February 26, 1981, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1982. (*See Minutes of Proceedings, March 26, 1981, Issue No. 24.*)

By unanimous consent, the Committee resumed consideration of Votes 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95 and L100—Surface Transportation Program under TRANSPORT.

The Parliamentary Secretary and the witnesses answered questions.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 9 AVRIL 1981
(49)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 55 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Blaikie, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Gass, Mazankowski, McCain, McDermid, McRae et Turner.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Robert Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface; M. Mike Farquhar, directeur général des transports du grain; M. Ken Henderson, directeur général des transports ferroviaires; M. Gerry George, directeur général de l'aide aux transports maritimes; M. Gaétan Bélec, directeur général des transports routiers.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 26 février 1981 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982. (*Voir procès-verbal du 26 mars 1981, fascicule n° 24.*)

Du consentement unanime, le Comité reprend l'étude des crédits 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95 et L100—Programme des transports de surface sous la rubrique TRANSPORTS.

Les témoins répondent aux questions.

A 12 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(50)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 35 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Gass, Mayer, Mazankowski, McCain, McDermid, McKenzie, McKnight, McRae et Turner.

Autre député présent: M. Baker (*Gander-Twillingate*).

Comparent: M. Robert Bockstael, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Robert Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface; M. Gaétan Bélec, directeur général des transports routiers; M. Ken Henderson, directeur général des transports ferroviaires.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 26 février 1981 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982. (*Voir procès-verbal du 26 mars 1981, fascicule n° 24.*)

Du consentement unanime, le Comité reprend l'étude des crédits 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95 et L100—Programme des transports de surface sous la rubrique TRANSPORTS.

Le secrétaire parlementaire et les témoins répondent aux questions.

At 4:30 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

EVENING SITTING

(51)

The Standing Committee on Transport met at 8:14 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Gass, Mayer, McKnight, McRae and Turner.

Other Members present: Messrs. Baker (*Gander-Twillingate*) and Forrestall.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Robert Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation, Administration; Mr. Ken Henderson, Director General, Railway Transportation; Mr. Mike Farquhar, Director General, Grain Transportation.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated February 26, 1981 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1982 (*See Minutes of Proceedings, March 26, 1981, Issue No. 24*).

By unanimous consent, the Committee resumed consideration of Votes 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95 and L100—Surface Transportation Program under TRANSPORT.

The witnesses answered questions.

At 9:40 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

A 16 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

SÉANCE DU SOIR

(51)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 20 h 14 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Gass, Mayer, McKnight, McRae et Turner.

Autres députés présents: MM. Baker (*Gander-Twillingate*) et Forrestall.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Robert Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface; M. Ken Henderson, directeur général des transports ferroviaires; M. Mike Farquhar, directeur général des transports de grain.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 26 février 1981 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982 (*Voir procès-verbal du 26 mars 1981, fascicule n° 24*).

Du consentement unanime, le Comité reprend l'étude des crédits 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95 et L100—Programme des transports de surface sous la rubrique TRANSPORTS.

Les témoins répondent aux questions.

A 21 h 40, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, April 9, 1981

*[Texte]***The Chairman:** Order, please.

We shall resume consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1982.

As agreed at our April 8 meeting we will resume consideration of votes 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95 and L100, the Surface Transportation Program.

TRANSPORT

A—Department—Surface Transportation Program

Budgetary

Vote 65—Surface Transportation—Operating expenditures—\$22,010,000

Vote 70—Surface Transportation—The grants listed in the estimates and contributions—\$204,283,000

Vote 75—Payments to CN Marine Inc. and Canadian National Railway Company—\$148,500,000

Vote 80—Payments to the Northern Transportation Company Limited—\$550,000

Vote 85—Payments to VIA Rail Canada Inc. in respect of the costs of the management of the Company—\$399,200,000

Vote 90—Payments to reimburse, in accordance with regulations prescribed by the Governor in Council, Canadian National Railway Company and CN Marine Inc.—\$2,000,000

Vote 95—Payments to the Canadian National Railway Company in accordance with terms and conditions approved by Treasury Board—\$12,000,000

Non-Budgetary

Vote L100—To authorize the Minister to acquire in trust for Her Majesty on such terms and conditions as may be negotiated with Canadian National Railway Company—\$29,500,000

The Chairman: Again this morning I would like to welcome Mr. Robert Giroux, the Administrator, Canadian Surface Transportation Administration and Mr. Gaétan Bélec, Director General, Highway Transportation.

Did you have any questions from yesterday that you wished to give answers to, Mr. Giroux?

Mr. Robert Giroux (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Department of Transport): We are open, Mr. Chairman, on a couple of those points and will have the information available some time today. If you wish, I will let you know when we have the information and we can complete the answer at that time.

The Chairman: Very good. Thank you.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 9 avril 1981

*[Traduction]***Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît.

Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi touchant le budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982.

Comme convenu lors de notre réunion du 8 avril, nous étudierons les Crédits 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95 et L100, Programme des transports de surface.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports de surface

Budgétaire

Crédit 65—Transports de surface—Dépenses de fonctionnement—\$22,010,000

Crédit 70—Transports de surface—Subventions inscrites au Budget et contributions—\$204,283,000

Crédit 75—Paiements à CN Marine Inc., et à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada—\$148,500,000

Crédit 80—Paiements à la Société des Transports du Nord Limitée—\$550,000

Crédit 85—Paiements à VIA Rail Canada Inc. relativement aux coûts de la direction de cette société—\$399,200,000

Crédit 90—En se conformant à la réglementation par le gouverneur en conseil, rembourser la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et le CN Marine Inc.—\$2,000,000

Crédit 95—Paiements à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada conformément aux conditions approuvées par le Conseil du Trésor—\$12,000,000

Non-budgétaire

Crédit L100—Pour autoriser le ministre à acheter en fiducie au nom de Sa Majesté et selon les conditions négociées avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada—\$29,500,000

Le président: J'aimerais à nouveau ce matin souhaiter la bienvenue à M. Robert Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface et à M. Gaétan Bélec, directeur général, Transports routiers.

Y avait-il des questions hier auxquelles vous auriez aimé donner des réponses, monsieur Giroux?

M. Robert Giroux (administrateur, Administration canadienne des transports de surface, ministère des Transports): Il reste deux points sur lesquels nous devons fournir quelques détails que nous devrions obtenir au cours de la journée. Si vous voulez, je vous signalerais lorsque nous recevrons l'information souhaitée pour que nous puissions alors achever notre réponse.

Le président: Très bien. Merci.

[Text]

Then we will proceed to the questioning which will be 20 minutes for the first speaker from each party, and then 15 minutes after that. We will start with Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Giroux what is happening with respect to disposition of the branch line rights of way.

Mr. Giroux: Mr. Chairman, Mr. Mazankowski, we have successfully, I think, negotiated the approach to the transfer of the abandoned rights of way with the Province of Manitoba and the Province of Alberta. We have not made good progress, however, with the Province of Saskatchewan. At the moment we are in the process of obtaining a cabinet decision which will authorize an order in council to, in effect, sign the necessary legal agreements to transfer the abandoned rights of way for those two provinces where they are ready to do so. We are hoping, of course, that once we have done it with respect to Manitoba and Alberta that Saskatchewan will come around. We will pursue it further and negotiate the same kind of approach.

As the minister indicated when he was in front of the committee about a week and a half or two weeks ago, we should have this pretty well all tied up by the end of this month.

Mr. Mazankowski: What is the difficulty with the Province of Saskatchewan, other than the fact that they have a New Democrat government? I must say, that is a barrier in itself.

Mr. Giroux: I am not too familiar with the details. I understand that they have been less reluctant to agree to direct transfer to the province. I think they have seen some technical problems in the issue. Mr. Farquhar, who is the Director General of our Grain Transportation Directorate, is much more familiar with the negotiations. Perhaps he would give you more details.

Mr. Mazankowski: I am always interested in what Saskatchewan is beefing about, they always seem to be obstructionists.

The Chairman: Mr. Farquhar.

• 1000

Mr. Mike Farquhar (Director General, Grain Transportation, Department of Transport): Thank you, Mr. Chairman. As Mr. Giroux explained, we have made a great deal of progress, I think, with both Alberta and Manitoba, and, as of this date, we are somewhat more optimistic with respect to Saskatchewan. We hope to have discussions begin, I think, within the next week.

Mr. Mazankowski: Well, what is the problem? There must be some specific problem.

Mr. Farquhar: The problem essentially is that Saskatchewan has objected to reimbursing Canada, for instance, for the land title fees and disbursements incurred in registering the transfers, which the other two provinces have not objected to at all—and that is a fairly minimal sum of money. At the same time, in terms of land transfers that would be made to the Province of Saskatchewan, the value of those is perhaps in

[Translation]

Nous allons donc maintenant passer aux questions et donner 20 minutes au premier porte-parole de chaque parti, puis 15 minutes aux suivants. Nous commencerons par M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Giroux où l'on en est à propos des droits de passage des lignes secondaires.

M. Giroux: Monsieur le président, monsieur Mazankowski, je crois que nous avons réussi à négocier le transfert des droits de passages abandonnés avec le Manitoba et l'Alberta. Par contre, les choses n'ont pas avancé avec la Saskatchewan. Nous attendons une décision du Cabinet qui autoriserait un décret du conseil pour signer les ententes juridiques nécessaires au transfert des droits de passages abandonnés pour les deux provinces qui semblent d'accord. Nous espérons bien sûr qu'une fois cela fait avec le Manitoba et l'Alberta, la Saskatchewan se décidera. Nous poursuivrons la chose et essaierons de négocier le même genre de formule.

Comme l'a indiqué le ministre lorsqu'il a comparu devant le Comité il y a environ une semaine et demie, tout cela devrait être à peu près réglé d'ici la fin du mois.

M. Mazankowski: Quelle difficulté y a-t-il avec la Saskatchewan outre le fait que vous négociez avec un gouvernement néo-démocrate? J'avoue que c'est certainement un obstacle en soi.

M. Giroux: Je ne suis pas trop au courant des détails. Je crois que la province serait plus disposée à convenir du transfert direct. La question semble leur poser quelque problème d'ordre technique. M. Farquhar qui est directeur général du transport des grains connaît beaucoup ces négociations. Peut-être pourrait-il donner davantage de détails.

M. Mazankowski: Je suis toujours intéressé par les problèmes que rencontre la Saskatchewan, et il semble toujours que cette province veuille faire de l'obstruction.

Le président: Monsieur Farquhar.

M. Mike Farquhar (directeur général, Transport des grains, ministère des Transports): Merci, monsieur le président. Comme l'a expliqué M. Giroux, nous avons beaucoup avancé dans nos négociations avec l'Alberta et le Manitoba et nous sommes aujourd'hui un peu plus optimistes pour ce qui est de la Saskatchewan. Nous espérons que les pourparlers reprendront au cours de la semaine prochaine.

M. Mazankowski: Ma foi, quel est le problème? Il doit y avoir quelque chose de précis.

M. Farquhar: Essentiellement, c'est que la Saskatchewan ne voulait pas rembourser au Canada les droits de titres immobiliers et les dépenses d'homologation des transferts, ce que les deux autres provinces ont accepté et ce qui ne représente pas grand-chose. D'autre part, pour ce qui est des transferts territoriaux touchant la Saskatchewan, cela représente peut-être un peu plus de 3 millions de dollars. Donc, du point de vue financier, la Saskatchewan y gagnerait beaucoup.

[Texte]

excess of \$3 million. So, from the financial point of view, Saskatchewan would benefit fairly significantly.

The other aspects relate to questions raised with respect to mineral rights and the problem there is that Saskatchewan wants to address those issues in the context of the transfer agreement; but the gifting agreement form the railways excluded the issue of mineral rights entirely.

Mr. Mazankowski: Is there anything in the agreement that you have made with Manitoba and Alberta to the effect that the lands have to be disposed of in a certain way, or are there any conditions attached to that agreement as to how those lands will be disposed of? In other words, is there anything in the agreement that would suggest that the land should go to the municipalities or to the farmers adjacent to the parcel of land?

Mr. Farquhar: No, that is essentially . . .

Mr. Mazankowski: That is all left up to the province?

Mr. Farquhar: . . . left up to the provinces, with the one exception which relates to Indian lands, which are still under discussion.

Mr. Mazankowski: I also understand that it does not apply to any of the abandoned rights of way that are located in towns or cities. Is that correct?

Mr. Farquhar: Urban areas are excluded.

Mr. Mazankowski: What do you mean by urban areas?

Mr. Farquhar: The specific reference to the areas to be abandoned are in the agreements themselves, which are from a certain mile to a certain mile, and that includes some small municipalities. I think the definition of urban areas, as far as I am aware, was not fully defined in any of the agreements, and I think it was put in originally to avoid any precedence with respect to major city areas.

Mr. Mazankowski: But essentially, the abandoned rights of way within the boundaries of a town, those remain the property of the railroad—is that correct?

Mr. Farquhar: The definition is in the appendix to the agreements which has specific mileages that were part and parcel of the gifting agreement from the railways.

Mr. Mazankowski: Can you speculate as to when Cabinet approval and a corresponding order in council might be passed?

Mr. Giroux: We are hoping that this will be done by the end of the month, Mr. Chairman and Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Okay.

Getting back to VIA Rail, Mr. Giroux, is there any consideration being given towards the drafting of a VIA Rail act?

Mr. Giroux: Mr. Chairman, yes, it is still an area very much under consideration and one in which we are doing some work at the moment. The question, however, of timing, as to when such a piece of legislation would be introduced, is very much geared to the very heavy legislative load that the government has at the moment now. Although there should be a VIA Rail act as soon as possible, it is not considered at this time as an urgent piece of legislation that needs to be put through.

[Traduction]

Les autres aspects touchent les questions soulevées à propos des droits minéraux et le problème là-bas est que la Saskatchewan veut envisager ces questions dans le contexte d'une entente sur les transferts; or, l'entente de donation des chemins de fer excluait totalement la question des droits minéraux.

M. Mazankowski: Cette entente avec le Manitoba et l'Alberta contient-elle une disposition selon laquelle les terres doivent être cédées d'une certaine façon ou y a-t-il des conditions à cette entente sur la façon de les céder? Autrement dit, l'entente contient-elle quoi que ce soit qui indiquerait que les terres doivent aller aux municipalités ou aux agriculteurs voisins de la parcelle en question?

M. Farquhar: Non, c'est essentiellement . . .

M. Mazankowski: C'est laissé à la décision de la province?

M. Farquhar: . . . oui c'est laissé aux provinces, avec une exception qui touche les terres indiennes et dont on discute encore.

M. Mazankowski: Je crois également que cela ne s'applique pas aux droits de passage abandonnés situés dans des villes ou municipalités. N'est-ce pas?

M. Farquhar: Les régions urbaines sont exclues.

M. Mazankowski: Qu'entendez-vous par régions urbaines?

M. Farquhar: L'indication précise des terrains qui doivent être abandonnés se trouve dans les ententes; il s'agit d'un mille donné à un autre mille et cela inclut quelques petites municipalités. Je crois que la définition des régions urbaines n'a pas été tout à fait précisée dans les ententes et qu'on l'a indiqué initialement pour éviter des précédents en ce qui concerne les grandes villes.

M. Mazankowski: Essentiellement, les droits de passage abandonnés à l'intérieur des limites d'une ville restent la propriété des chemins de fer, n'est-ce pas?

M. Farquhar: La définition se trouve dans l'annexe aux ententes qui indique les millages précis qui font partie intégrante de l'entente de donation des chemins de fer.

M. Mazankowski: Pourriez-vous nous dire quand on peut attendre cette approbation du Cabinet et quand on pourrait avoir un décret du conseil?

M. Giroux: Nous espérons que ce sera fait d'ici la fin du mois, monsieur le président et monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: D'accord.

Pour revenir à VIA Rail, monsieur Giroux, envisage-t-on de préparer la loi sur VIA Rail?

M. Giroux: Monsieur le président, oui, c'est toujours à l'étude et nous y travaillons à l'heure actuelle. Toutefois, il est difficile de dire quand un tel projet de loi sera déposé, car cela dépend beaucoup du gros retard législatif accusé à l'heure actuelle par le gouvernement. Si l'on peut souhaiter dès que possible une loi sur VIA Rail, on ne la considère pas pour le moment parmi les plus urgentes. Cela fait donc partie de notre travail, mais on ne peut dire que nous allions très vite là-dessus pour le moment.

[Text]

Therefore, we have it as one of our ongoing pieces of work but not one in which we are pushing very quickly at the moment.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, the problem of VIA Rail is that it is almost an illegitimate child, because it was created by virtue of a one-dollar vote in supplementary estimates. It would seem to me that the sooner a piece of legislation is brought to the floor of the House of Commons, the sooner we could debate the pros and cons and perhaps give the government some guidance. And when I say "we", I refer to Parliament as giving the government some guidance and expression of an opinion as to what they see as the future and the role of VIA Rail.

I think it is rather messy when we have to use dollar votes to, in effect, incorporate legislation, and it would seem to me that this committee should go on record as recommending to the minister urgent consideration of a piece of legislation for the establishment of VIA Rail, so that it could be properly formulated and become a company like other Crown corporations, duly incorporated and duly debated, and set up in a proper manner.

• 1005

Moving to another area, Mr. Giroux, there was a committee in the process of being established, a tripartite committee, to investigate pedestrian rights of way. It was a committee involving the federal government, the Department of Transport, the municipalities and, indeed, the railroads, to look at ways and means of developing an overall national policy for pedestrian rights of way. Something that was very important; very urgent. We have had a number of unfortunate deaths resulting from inadequate protection at pedestrian rights of way. I have not heard anything about this committee and I am wondering if it is going ahead and, if it is not going ahead, what process is being developed to address this very urgent matter?

Mr. Giroux: Mr. Chairman, the committee is structured at the moment and some work is being done on it. However, because of a shortage of staff and workload problems that the CTC has, it has not been able to do as much as it would have wanted to do. It was established with representation from the provincial governments, the Canadian Federation of Mayors and Municipalities, in fact Mayor McCallion is on the committee, The Railway Association of Canada, CN Rail and CP Rail, and representatives of Transport Canada.

The committee met once on December 2, 1980, and it was agreed that the fatalities in question were really much more prevalent in the very high density corridor between Oshawa and Hamilton. And it was agreed by the committee to analyse the information in more depth and to see exactly just what was the cause of a lot of those accidents and what could be done about them. The committee agreed that once that analysis is made, they would meet again to review the situation.

The committee also agreed to do a bit of a search of what was happening in other countries to see whether they have developed different approaches from what we have here in

[Translation]

M. Mazankowski: Monsieur le président, le problème de VIA Rail est que c'est presque un enfant illégitime, car il doit sa création à un crédit de un dollar dans un budget supplémentaire. Il me semble que plus vite le projet de loi pertinent sera déposé en Chambre, plus nous pourrions débattre du pour et du contre et orienter un peu le gouvernement. Quand je dis «nous», je parle du Parlement qui pourrait donner son avis au gouvernement quant à l'avenir et au rôle de VIA Rail.

Je crois qu'il est un peu négligent de se contenter d'un crédit de un dollar pour faire loi et j'estime que ce Comité devrait recommander que le ministre envisage d'urgence un projet de loi portant création de VIA Rail de sorte que cette société puisse, comme les autres sociétés d'État, être dûment constituée en corporation après le débat voulu pour son établissement normal.

Une autre question, monsieur Giroux. On était en train d'établir un comité tripartite pour faire enquête sur les droits de passage des piétons. Ce comité devrait réunir le gouvernement fédéral, le ministère des Transports, les municipalités et les chemins de fer et examiner comment élaborer une politique nationale globale touchant les droits de passage des piétons. C'était quelque chose de très important et de très urgent. Nous avons connu un certain nombre d'accidents malheureux résultant d'une protection inadéquate des droits de passage de piétons. Je n'ai jamais entendu parler de ce comité et je me demande s'il existe vraiment et, sinon, ce que l'on fait pour étudier cette question très pressante?

M. Giroux: Monsieur le président, le comité existe bien et a déjà commencé à fonctionner. Toutefois, à cause d'une pénurie de personnel et d'une surcharge de travail à la CCT, il n'a probablement pas pu avancer autant qu'il aurait voulu. Il regroupe des représentants des gouvernements provinciaux, de la Fédération canadienne des maires et des municipalités, le maire McCallion en fait partie, de l'Association canadienne des chemins de fer, du CN et du CP et de Transports Canada.

Le Comité s'est réuni une fois de 2 décembre 1980 et a convenu que les décès en question étaient en fait beaucoup plus nombreux dans le couloir à forte densité de population qu'est celui Oshawa-Hamilton. Le comité a donc décidé d'analyser les renseignements disponibles plus à fond et de voir exactement quelle était la cause de beaucoup de ces accidents et ce que l'on pourrait faire. Le comité a alors convenu qu'une fois l'analyse faite, il y aurait une autre réunion pour réexaminer la situation.

Le comité a également convenu de regarder ce qu'il en était dans d'autres pays pour voir si on avait des systèmes différents de ceux que nous avons au Canada pour assurer la sécurité des piétons. C'est également en cour.

[Texte]

Canada on pedestrian safety. This is also taking place at this time.

We expect that there will be another meeting of the committee a little later on this year. And that basically is the state of progress it has reached right now.

Mr. Mazankowski: I see. I would like to move now to the grain-carrying fleet and whether, in fact, any long term policy is in place for there replacement of phased-out rolling stock by the railroads.

I have before me a document which indicates as of 1981 Canadian Pacific had some 6,360 pieces of rolling stock more or less dedicated to the grain-carrying fleet. And looking at the retirement over the 10-year period, I find that that fleet would be reduced to zero by 1990.

With respect to CNR it would appear that a similar rate of retirement would apply there as well. So in effect while we have between the two railroads some 28,400 pieces of rolling stock, of which about 14,000 are boxcars owned by the railroads, and refurbished by the government in many cases. Those 14,000 boxcars are going to be out of service by the year 1990, and so we are going to be faced with some 14,000 hoppers, which are owned by the federal government, the farmers of Canada and the provinces, basically constituting our grain-carrying fleet. What kind of long-term program do you have, or if you have not, are you looking at a program for replacement of the rolling stock that is being phased out by the railroads?

• 1010

Mr. Giroux: Mr. Chairman, you are quite right. At the moment, we have about 14,700 hopper cars, most of them the property of the federal government, the Wheat Board, the provinces of Saskatchewan and Alberta, and some of them are being leased by the federal government as well as the province of Manitoba. We also have about 4,500 boxcars which have been put back into operation, paid for fifty-fifty between the government and the railways.

You are quite right, the fleet is aging, and even the refurbished boxcars have just a certain amount of time left. It means that we have to take a hard look at the needs for the future. The Grain Transportation Authority Co-ordinator and ourselves have done some studies on a continuous basis to determine, on the basis of the export projections for 1985, what the replacement needs of the fleet will be. It is our opinion at the moment that the existing fleet is adequate to cover the needs until basically the spring of 1982-83. There is no need, really, to bring new hopper cars into the fleet this year, but we will start seeing gaps by next year.

The estimates are not fixed at the moment, but some numbers have been thrown around, that by 1985 we would have to add anywhere between 1,000 to 1,500 hopper cars on a yearly basis to the fleet. These hopper cars, of course, will have to be purchased or leased by the federal government or with the assistance of the provincial governments because until the

[Traduction]

Nous pensons qu'il y aurait une autre réunion du comité un peu plus tard dans l'année. C'est essentiellement où l'on en est actuellement.

M. Mazankowski: Je vois. J'aimerais maintenant passer au transport des grains. A-t-on un plan à long terme pour le remplacement du matériel roulant des chemins de fer.

J'ai devant moi un document qui indique qu'en 1981 le Canadien Pacifique a 6,360 unités de matériel roulant environ pour les transport du grain. Si l'on considère le rythme auquel les wagons sont réformés, il ne nous en resterait plus en 1990.

Il semble que c'est le même rythme pour le CN. Si donc nous avons quelque 28,400 unités de matériel roulant entre les deux compagnies, dont 14,000 sont des wagons couverts qui sont la propriété des chemins de fer et bien souvent remis en état par le gouvernement. Ces 14,000 wagons fermés seront hors service d'ici 1990 si bien que nous nous retrouverons avec 14,000 wagons-trémies qui sont la propriété du gouvernement fédéral, des agriculteurs canadiens et des provinces pour tout notre transport de grain. Avez-vous un plan à long terme et, dans la négative, envisagez-vous un programme de remplacement du matériel roulant au fur et à mesure qu'il est réformé par les chemins de fer?

M. Giroux: Monsieur le président, vous avez tout à fait raison. A l'heure actuelle, nous avons environ 14,700 wagons-trémies, la plupart appartenant au gouvernement fédéral, à la Commission du blé, à la Saskatchewan et à l'Alberta et quelques-uns sont loués par le gouvernement fédéral et par le Manitoba. Nous avons également environ 4,500 wagons fermés qui ont été remis en service, payés moitié-moitié par le gouvernement et les chemins de fer.

Vous avez tout à fait raison; ces wagons prennent de l'âge et même les wagons fermés remis en état ne pourront durer éternellement. Cela veut dire qu'il nous faut envisager très sérieusement les besoins pour l'avenir. Le coordinateur de l'administration du transport du grain et nous-mêmes avons effectué des études pour déterminer, d'après les exportations prévues pour 1985, combien il faudra remplacer de wagons. A l'heure actuelle, nous sommes d'avis que nous avons un nombre suffisant de wagons pour couvrir les besoins jusqu'au printemps 1982-1983. Il n'est pas nécessaire d'ajouter cette année de nouveaux wagons-trémies, mais d'ici l'année prochaine, les besoins se feront sentir.

Les prévisions ne sont pas encore fixes pour le moment, mais on a lancé quelques chiffres, par exemple que d'ici 1985, il faudrait ajouter, de 1,000 à 1,500 wagons-trémies tous les ans. Ces wagons-trémies, bien sûr, devront être achetés ou loués par le gouvernement fédéral ou avec l'assistance des gouvernements provinciaux, car tant que la question du pas Nid-de-

[Text]

Crow question is approached, the railways will not be making investments into the car fleet.

Therefore, we are looking at this at the moment and are trying to pin down as accurately as we can what the needs would be on a yearly basis, an area that we ourselves, as well as the Grain Transportation Authority Co-ordinator's office, are working on at the moment. We will be making the necessary input to the Cabinet process when it is felt we can provide a sufficient lead time to have the necessary orders to add to the hopper car fleet.

Mr. Mazankowski: We have heard, from the mouth of the Prime Minister, that the Crow question is not going to be dealt with. So, we have to assume the fact that it is not going to be dealt with—we have to take the Prime Minister at his word. It seems to me that that caveat must be removed now, and it seems to me you have to look at the requirements in a realistic manner. I am wondering, having taken that decision to look at it in a realistic manner, will you be co-ordinating your efforts with the Grain Transportation Authority, who I understand has made some recommendations—they are suggesting a requirement of some 1,300 cars, I believe, on an annual basis.

Are you going to look at other governments, such as the provincial governments, in a further investment for rolling stock, assuming that the Crow is not going to be dealt with. I think you have to look at it in terms of at least the next two or three years while this government is in office. I think we have to consider that as a rather firm statement. I am not meaning that in a harsh way. I am a realist. I believe in democracy. We are not in a one-party system yet, notwithstanding that some people across the way believe that. It seems to me that in light of that statement, Mr. Giroux, you have to start taking some new initiatives, and realistic initiatives, on the basis of the requirements that are going to be needed.

I would say that right now we are well supplied with rolling stock, but by 1985 the fleet is going to be reduced by roughly 3,000 cars, by Canadian Pacific and roughly the same by CNR. So you are going to reduce your capability by 6,000 cars, and if you look at 28,000 hopper cars or pieces of rolling stock, moving roughly 22 million metric tons of grain, by 1985 that is going to be reduced to about 21,000 or 22,000 pieces of rolling stock. You are not going to have enough rolling stock to move 30 million metric tons.

I think it is important that that important issue be addressed now. If it requires federal-provincial participation, I think the discussions should start right now. Here again, I have to mention the \$37.5 billion that is going to be extracted out of Western Canada, in the form of resource revenue. Surely a portion of that can legitimately be transformed into beefing up and improving the transportation system.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Well I want an answer.

Mr. Giroux: Yes, we are co-ordinating this very closely with the grain transportation co-ordinator's office. We are aware that we have to look at next year. This fiscal year we are probably in good shape, but next year we have to start adding

[Translation]

Corbeau n'est pas réglée, les chemins de fer ne feront pas d'investissements en wagons.

Nous envisageons donc la question à l'heure actuelle et essayons de voir aussi exactement que possible ce que seront les besoins annuels. C'est donc pour le moment le bureau du coordonnateur de l'administration du transport du grain et nos services qui travaillent à la question. Nous présenterons les documents nécessaires au Cabinet lorsque nous estimerons pouvoir donner les délais voulus pour que les commandes nécessaires de wagons-trémies soient satisfaites dans les temps voulus.

M. Mazankowski: Le premier ministre lui-même nous a dit que la question du pas du Nid-de-Corbeau ne serait pas réglée. Nous devons donc nous en tenir à ce qu'il a dit et ne pas penser que la question sera réglée. C'est donc une mise en garde qu'il faut maintenant supprimer, et j'estime qu'il vous faut envisager les besoins d'une façon réaliste. Lorsque vous aurez décidé de considérer la chose avec réalisme, coordonnerez-vous vos efforts avec l'administration du transport du grain qui, si je ne m'abuse, a présenté certaines recommandations, notamment pour l'achat de 1,300 wagons par an.

Allez-vous vous adresser à d'autres gouvernements, comme aux gouvernements provinciaux pour leur demander d'investir dans du matériel roulant si l'on ne règle pas la question du pas du Nid-de-Corbeau. Il vous faut envisager la chose pour au moins deux ou trois ans, tant que ce gouvernement est au pouvoir. Nous devons considérer cela comme une déclaration assez ferme. Je ne le dis pas méchamment, je suis réaliste, je crois à la démocratie. Nous ne sommes pas encore en régime de parti unique, bien que certains de ceux en face le croient. Il me semble qu'à la lumière de cette déclaration, il vous faut, monsieur Giroux, commencer à prendre de nouvelles initiatives, initiatives réalistes, sur la base de nos futurs besoins.

J'avoue qu'à l'heure actuelle nous le manquons pas de matériel roulant, mais d'ici 1985, le Canadien Pacifique réduira sa flotte d'environ 3,000 wagons et le CN d'un chiffre à peu près équivalent. Il y aura donc 6,000 wagons de moins, et si l'on considère qu'environ 28,000 wagons-trémies ou autres transportent environ 22 millions de tonnes métriques de céréales, d'ici 1985, nous n'aurons plus qu'environ 21,000 ou 22,000 de ces wagons. Vous n'aurez pas suffisamment de matériel roulant pour transporter 30 millions de tonnes métriques.

J'estime important de régler cette question dès maintenant. Si cela implique des discussions fédérales-provinciales, elles devraient commencer immédiatement. Une fois de plus, il me faut mentionner les 37.5 milliards de dollars qui seront tirés de l'Ouest canadien sous forme de recettes sur les ressources. Il serait tout à fait légitime qu'une partie de ces recettes serve à améliorer et à renforcer le réseau de transport.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je veux une réponse.

M. Giroux: Oui, nous suivons de très près la question en collaboration avec le bureau du coordonnateur du transport des céréales. Nous savons qu'il nous faut tenir compte des besoins pour l'année prochaine. Cette année, il n'y a relative-

[Texte]

cars to the fleet. We are in the process now, as I indicated, of looking at more than just a one-year program, and we will be processing this through the Cabinet process in due course to have sufficient lead time so that those cars can come into service during the course of next year.

You are quite right, even if some initiatives were taken to start tackling the Crow question, it will take a bit of time to see any solutions coming through, and we have to be ready to meet the needs of the grain requirements through the purchase of additional rolling stock, or leasing . . .

Mr. Mazankowski: I should just state in conclusion, Mr. Chairman, that the supplying of additional hopper cars is a great boon to the industry in the industrial heartland of Central Canada, as well as the Atlantic provinces. It is one of those areas which, through the marketing of a very precious commodity that earns us a tremendous amount of foreign exchange, does provide jobs and industrial activity in the rest of the country as well.

Mr. Giroux: If the provincial governments are prepared to assist in purchasing other hopper cars, or leasing hopper cars—this is not being overlooked.

Mr. Mazankowski: But you have to approach them.

Mr. Giroux: Yes.

The Chairman: Thank you. Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, I have a first question which has to do with a problem which may have been solved, I am not sure, because I do not understand the details of what kind of legislation might have been brought in at the time of the creation of VIA Rail. The honourable member from Vegreville has mentioned that at the time of the creation of VIA Rail, there was not a comprehensive piece of legislation laid before the House of Commons, and as a result perhaps the problem that I speak to this morning might have been addressed, and that is the protection of the rights of CN employees vis-à-vis their ability to travel on VIA Rail.

The Chairman: That was addressed yesterday quite eloquently and quite at length by your colleague, Mr. Benjamin, Mr. Blaikie.

• 1020

Mr. Blaikie: In what respect? I was not here.

The Chairman: About their passes—is that what you are referring to?

Mr. Blaikie: Yes. And their inability to reserve ahead and all that.

The Chairman: Yes.

Mr. Blaikie: Well, it is a communication breakdown, because I wanted to bring that up, Mr. Chairman.

The Chairman: If my memory serves me correctly, that was discussed.

Mr. Giroux, is that your recollection as well?

Mr. Giroux: Yes, it was discussed at some length, Mr. Chairman, and yesterday Mr. Henderson undertook to dig a

[Traduction]

ment pas de problème, mais l'année prochaine, il faudra commencer à ajouter des wagons à la flotte. Comme je l'ai déjà indiqué, nous voudrions que nos programmes portent sur plus d'un an, et nous demanderons au Cabinet de prendre, en temps utile, les dispositions nécessaires pour que ces wagons puissent entrer en service au cours de l'année prochaine.

Vous avez tout à fait raison, même si certaines initiatives de règlement de la question du pas du Nid-de-Corbeau ont été prises, il faudra un certain temps avant que nous ne parvenions à une solution, et il nous faut nous préparer à satisfaire les besoins céréaliers en achetant du matériel roulant supplémentaire ou en louant . . .

M. Mazankowski: Je devrais simplement ajouter en guise de conclusion, monsieur le président, que l'utilisation de wagons-trémies supplémentaires est une véritable aubaine pour l'industrie du Canada central ainsi que pour les provinces Atlantiques. C'est un de ces domaines où la commercialisation d'une denrée très précieuse nous fait gagner des sommes considérables sur le marché des changes, crée des emplois et relance l'activité industrielle dans le reste du pays.

M. Giroux: Si les gouvernements provinciaux sont prêts à nous assister dans l'achat ou la location de wagons-trémies supplémentaires . . . c'est un aspect qui n'est pas négligé.

M. Mazankowski: Mais il faut que vous leur demandiez.

M. Giroux: Oui.

Le président: Merci. Monsieur Blaikie.

M. Blaikie: Monsieur le président, ma première question porte sur un problème qui a peut-être été résolu, je n'en suis pas sûr, car je ne comprends pas les détails techniques de la législation qui a été introduite au moment de la création de VIA Rail. Le député de Vegreville nous a dit qu'au moment de la création de VIA Rail, il n'y avait pas eu de dépôt devant la Chambre des communes d'une mesure législative couvrant tous les aspects, et il existe peut-être déjà des solutions au problème dont je veux vous parler ce matin. Il s'agit de la protection des droits des employés du CN et de leur possibilité de voyager sur les trains de VIA Rail.

Le président: Cette question a été évoquée longuement et avec éloquence hier par votre collègue, M. Benjamin, monsieur Blaikie.

M. Blaikie: A quel sujet? Je n'étais pas là.

Le président: Au sujet de leurs laissez-passer, si c'est ce dont vous voulez parler.

M. Blaikie: Oui. Et l'impossibilité pour eux de faire des réservations.

Le président: Oui.

M. Blaikie: C'est la preuve d'un manque de communications, car c'est ce dont je voulais parler, monsieur le président.

Le président: Si ma mémoire est exacte, c'est ce qui a été discuté.

Monsieur Giroux, c'est bien cela?

M. Giroux: Oui, nous en avons discuté longuement, monsieur le président, et hier M. Henderson a même été encore un

[Text]

little deeper into this. I wonder if he has additional information he could give the committee. The concern raised, of course, was the question of the pass privileges for former CN employees, particularly those who had a lot of years of service and so on.

The Chairman: Do you have additional information, Mr. Henderson?

Mr. Ken Henderson (Director General, Railway Transportation, Transport Canada): I have undertaken some action this morning to bring that information forward. I hope it will be presented to the committee today. I spoke with my staff first thing, and they will be providing to the committee the information that was required as a result of the questions raised yesterday. Specifically, we will be addressing the issue of the pass privileges which are granted to the employees of CN and CP—the active employees and also the pensioners of each of these railways.

Mr. Blaikie: What I am concerned about is I want to make sure that one particular aspect of this is being looked into, and that is, why is it a policy of VIA Rail to prohibit pass-carrying passengers from booking more than a week ahead for sleeping accommodation. Why does that particular discrimination exist? Is that part of what you are having investigated?

Mr. K. Henderson: Yes. I could perhaps, Mr. Blaikie, address that question at this time, if I may.

The terms and conditions attached to the issuance of passes have been applied predating VIA Rail. The employees of CN and CP—at the time when CN and CP were responsible for the provision of a full range of passenger services, they did attach terms and conditions to pass privileges. Part of those conditions was tied in to the kinds of trains pass privileges would be extended to, and also the extent to which the pass could be used for sleeping accommodation. The reason at that time—and I would expect the reason that continues to apply today—was that the passes are issued to provide transportation services to employees, but at the same time to allow for revenue passengers to have access to the kinds of accommodations which are in quite short demand, and certainly sleeping accommodation would fall into that category.

The pass privilege was extended essentially to allow for the utilization of capacity already in existence. It was not intended, even going back in history, that the pass privileges would be sufficiently general in their application that they could cause additional cars, additional trains to be run. It was introduced essentially to make spare capacity available to the employees of the railways, and I believe that is still the thinking of the three railways involved, VIA Rail, CN, and CP.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Blaikie, I do not want to curtail your right to ask questions, but might I suggest that you take a look later today—the unedited version of yesterday's transcript should be available—and check which questions Mr. Benjamin did ask, and if you have other concerns in that regard, that you come back at a later meeting.

But go ahead, surely.

[Translation]

peu plus loin. Je me demande s'il a des renseignements supplémentaires à communiquer au Comité. Bien entendu, il s'agissait de la question des laissez-passer pour les anciens employés du CN, surtout pour ceux qui avaient de nombreuses années de service.

Le président: Avez-vous des renseignements supplémentaires, monsieur Henderson?

M. Ken Henderson (directeur général, Transport ferroviaire, Transports Canada): J'ai donné certaines instructions ce matin pour que ces renseignements nous soient communiqués. J'espère les avoir aujourd'hui. J'en ai immédiatement parlé à mon personnel et il doit fournir au Comité les renseignements que demandaient les questions posées hier. Nous allons étudier tout particulièrement la question des laissez-passer qui sont accordés aux employés du CN et du CP—ceux accordés aux employés encore en service ainsi que ceux accordés aux retraités de chacune de ces deux compagnies.

M. Blaikie: J'aimerais m'assurer qu'un aspect particulier est étudié. Pourquoi la politique de VIA Rail est d'interdire aux passagers détenteurs de laissez-passer de réserver plus d'une semaine à l'avance pour les wagons-couchettes? Quelle est la raison de cette discrimination particulière? Cela fait-il partie de votre étude?

M. K. Henderson: Oui. Je pourrais peut-être répondre tout de suite à cette question, avec votre permission.

Les termes et les conditions associés à la délivrance de ces laissez-passer d'avant VIA Rail. A l'époque où le CN et le CP étaient responsables des services de passagers, des termes et des conditions étaient associés à ces laissez-passer. Une partie de ces conditions visait les genres de trains pouvant être utilisés et également la mesure dans laquelle ces cartes pouvaient être utilisées pour les wagons-couchettes. A l'époque, et je suppose qu'il en va toujours de même aujourd'hui, les cartes étaient délivrées pour que les employés puissent bénéficier des services de transport, mais en même temps elles devaient permettre aux passagers payants d'avoir accès aux services restreints et les wagons-couchettes entrent dans cette catégorie.

Ces laissez-passer devaient essentiellement être utilisés dans la mesure des disponibilités. Même si on remonte dans l'histoire, il n'a jamais été question qu'ils entraînent l'addition de voitures supplémentaires ou la formation de trains supplémentaires. Ils permettaient aux employés des chemins de fer de voyager dans la mesure des disponibilités, et je crois que les trois chemins de fer concernés, VIA Rail, le CN et le CP, continuent toujours à penser de même.

M. Blaikie: Monsieur le président . . .

Le président: Monsieur Blaikie, je ne veux pas vous nier votre droit à poser des questions, mais je pourrais vous suggérer de consulter plus tard la version non éditée du compte rendu d'hier et de vérifier quelles questions M. Benjamin a posées. Si vous en avez d'autres, vous pourriez les poser lors d'une prochaine réunion.

Mais allez-y, je vous en prie.

[Texte]

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, Mr. Henderson has endeavoured to answer some of the questions which were brought up, and I think this would be an appropriate time . . .

The Chairman: Definitely.

Mr. Blaikie: . . . to converse with him about what answers he has come forward with so far.

I wanted to respond, then, if I might, Mr. Chairman, to the contention that the provisions for the use of the pass which prevail now with VIA Rail are only a continuation of what existed prior to the creation of VIA Rail. Certainly, it is at least the case that the restriction on pass passengers for booking sleeping accommodation is a recent thing, particularly with regard to CN. I know that if it existed at all prior to VIA Rail, it only existed in the last few years prior to VIA Rail. I happen to be a son of a railroader and I used a pass all my life until I became independent. I know we were able to book ahead for long periods of time. Now I have a pass again, Mr. Chairmain, so I feel quite at home.

• 1025

What I am concerned about is that the distinction you made between fare passengers and pass passengers, because of the arrangement that exists between VIA Rail and CN, for instance, is no longer a valid distinction; that is to say, VIA Rail is reimbursed not just for the fare but for the entire charge that they would normally levy on any passenger. As far as VIA Rail is concerned, there is absolutely no difference; whether it is a pass passenger or a non-pass passenger, they still get the same amount of money because the CN reimburse them fully under the new arrangements between VIA Rail and CN.

So there is no revenue incentive. There is no particular reason, it seems to me. CN pass passengers, as far as VIA Rail is concerned, now pay, through their arrangement with the company, the same amount of money as any other passenger, so why would this particular form of discrimination exist? Before, when it was the CN that was losing the revenues, when it was a matter of a straight revenue drain every time an employee used the train, I could understand the argument; but that argument does not pertain any more.

Mr. K. Henderson: Mr. Chairman, it certainly is true that the two railways, CN and CP, are paying now for the passes that are issued to the employees of CN and CP. The amount of payment is as a result of negotiations between VIA and CN and CP, and there is a link between the terms and conditions that are associated with the pass privileges. Those terms and conditions are set by CN and CP, and the amount of money that is paid for that privilege is linked to the terms and conditions. The terms and conditions, for the most part, continue to reflect the historic pattern of making use of marginal capacity; so the amount of revenue that accrues to VIA as a result of employees using their passes is not equivalent, in a particular instance and on a particular train, to the amount of revenue they would receive from a revenue passenger. It is as I say, negotiated and linked very closely to the terms and

[Traduction]

M. Blaikie: Monsieur le président, M. Henderson a essayé de répondre à certaines des questions qui ont été soulevées, et je pense qu'il est opportun . . .

Le président: Assurément.

M. Blaikie: . . . de revenir sur les réponses qu'il vient de donner.

J'aimerais revenir, avec votre permission, monsieur le président, sur son affirmation selon laquelle les conditions associées à l'utilisation actuelle des laissez-passer sur les trains de VIA Rail ne sont que la continuation de ce qui existait avant la création de VIA Rail. Il est certain, en tout cas pour les wagons-couchettes que c'est tout à fait récent, surtout en ce qui concerne le CN. Si cela a existé avant la création de VIA Rail, cela n'a pu exister que quelques années avant. Je suis fils de cheminot et je me suis servi d'un passe toute ma vie jusqu'à ce que je devienne indépendant. Je sais que nous pouvions réserver très longtemps à l'avance. J'ai de nouveau un passe, monsieur le président, et je connais donc bien la question.

La distinction que vous faites entre les passagers payants et les passagers détenteurs de passe me gêne, car compte tenu de l'entente qui existe entre VIA Rail et le CN, par exemple, cette distinction n'est plus valable. VIA Rail se fait rembourser non seulement le prix du billet mais le prix de tous les autres services qu'il ferait normalement payer à n'importe quel passager ordinaire. En ce qui concerne VIA Rail, il n'y a absolument aucune différence. Qu'il s'agisse d'un passager détenteur de passe ou d'un passager ordinaire, ils perçoivent la même somme d'argent car le CN les rembourse totalement en vertu des nouvelles ententes entre VIA Rail et le CN.

Ce n'est donc pas une question de recettes. Il me semble qu'il n'y ait pas de raison particulière. Les détenteurs de passe du CN, en ce qui concerne VIA Rail, en vertu de l'entente avec la compagnie paient maintenant le même montant d'argent que tous les autres passagers et c'est la raison pour laquelle je demande pourquoi cette forme particulière de discrimination existe? Avant, lorsque c'était le CN qui perdait des recettes, lorsqu'il y avait un manque à gagner chaque fois qu'un employé prenait le train, je pouvais comprendre, mais maintenant cet argument n'est plus de saison.

M. K. Henderson: Monsieur le président, il est certainement vrai que les deux compagnies de chemin de fer, le CN et le CP, paient maintenant pour les passes qui sont délivrées aux employés du CN et du CP. Le montant du paiement est le résultat de négociations entre VIA, le CN et le CP, et il y a un lien entre les termes et les conditions qui sont associées à ces passes. Ces termes et ces conditions sont fixés par le CN et le CP, et le montant d'argent qui est payé pour ce privilège est lié aux termes et aux conditions. Les termes et les conditions, pour leur majeure partie, perpétuent l'utilisation historique en fonction des disponibilités. Les recettes perçues par VIA lorsque des employés utilisent leurs passes sont pas équivalentes, dans certains cas et sur certains trains, aux recettes qu'ils percevraient d'un passager payant. Comme je l'ai déjà dit, ces montants sont négociés et liés très étroitement aux termes et

[Text]

conditions, and the companies responsible for the terms and conditions are the two railways.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, we might be observing two things here. First, you are saying the VIA Rail does not have the capacity to handle all the pass carriers and non-pass carriers who would like to use the passenger rail service in Canada. For everyone's information, I am aware of several families that work for CN and wanted to go on holiday, but they were unable to plan their holidays because they would not be guaranteed accommodation. If they wanted to go to Vancouver from Winnipeg, for instance, they were unable to get any kind of sleeping accommodation prior to seven days before departure time. So they went out and brought a trailer because that was the only way they could plan their holiday. They could not get any sort of guarantee that they would have sleeping accommodation, which on a long trip with a family is of considerable importance.

You are saying on the one hand that there is not enough capacity in the VIA Rail system to handle all the people; on the other hand, it appears to me that the self-interest of the CNR is being served here. VIA Rail seems to have a policy, one it is not required, in my understanding, to have, that discourages the use of the pass by CN employees, which is to the financial benefit of the railways concerned. I would be concerned, Mr. Chairman, that this relationship has gone unexamined and that perhaps we should be concerned, because of the tremendous overlap between the workings of VIA Rail and the respective railways and the fact that many people who now work for VIA Rail once worked for the CNR and the CPR, et cetera, that we may have a policy here of unconscious aid to the railways involved. I think that is something that would merit some investigation by the department because it is clearly the case.

• 1030

I would like to ask if you have any statistics in this regard: Has the number of railway employees using the passenger rail system fallen off since VIA Rail, for instance? Is that kind of information available?

Mr. K. Henderson: Certainly, the patronage has increased since the inauguration of VIA Rail. It has increased quite significantly.

Mr. Blaikie: Among the employees of the railways?

Mr. K. Henderson: It is difficult to say that specifically because, until VIA Rail was established and there was a specific accounting for passholders, there were no records that really existed as to the extent to which passholders were using trains. The figure that has sometimes been talked of is in the order of 20 per cent, but that figure is very difficult to substantiate because employees would have only to show their passes while they were on the train: they did not have to purchase, or in any other way acquire a ticket.

The way the system now works is that the pass-holders are issued, essentially, a ticket which they do not pay for and which is available to them as a result of holding the pass. That, then, allows for records to be kept. Of course, we are at a very

[Translation]

aux conditions. Les compagnies responsables de ces termes et de ces conditions sont les deux compagnies de chemin de fer.

M. Blaikie: Monsieur le président, deux observations s'imposent. Premièrement, vous dites que VIA Rail n'a pas suffisamment de place pour accepter tous les détenteurs de passes et les voyageurs ordinaires voulant utiliser le service ferroviaire de voyageurs au Canada. Je connais plusieurs familles travaillant pour le CN et voulant aller en vacances qui n'ont pu planifier leurs vacances car elles ne pouvaient avoir de réservation garantie. Si elle voulaient se rendre de Winnipeg à Vancouver, par exemple, elles ne pouvaient réserver de wagon-couchette plus de sept jours avant le départ. En conséquence, elles ont acheté une caravane car c'était le seul moyen de planifier leurs vacances. Elles ne pouvaient avoir de garantie concernant les wagons-couchettes, ce qui pour un long voyage avec toute une famille, revêt une importance considérable.

Vous dites d'une part que VIA Rail n'a pas suffisamment de place pour accueillir tous les voyageurs et d'autre part, il me semble que ce sont les intérêts du CN que l'on sert ici. Il me semble que VIA Rail a une politique, politique non requise, si je ne m'abuse, qui décourage l'utilisation des passes des employés du CN ce qui profite financièrement aux compagnies concernées. Je crois, monsieur le président, que cet état de choses doit être changé, si tel est le cas, à cause du chevauchement énorme entre les activités de VIA Rail et des deux autres chemins de fer, et du fait que nombre de ceux qui travaillent maintenant pour VIA Rail travaillaient auparavant pour le CN ou le CP, et que nous sommes peut-être ici en présence d'une politique d'assistance involontaire aux compagnies de chemins de fer impliqués. Je pense que cela mériterait une enquête de la part du ministère, car cela me semble tout à fait clair.

J'aimerais savoir si vous avez des chiffres à ce sujet. Le nombre d'employés des chemins de fer voyageant en train a-t-il diminué depuis la création de VIA Rail, par exemple? Avez-vous ce genre de renseignement?

M. K. Henderson: Certainement, le nombre de passagers a augmenté depuis la création de VIA Rail. Il a augmenté de manière assez considérable.

M. Blaikie: Parmi les employés des chemins de fer?

M. K. Henderson: Il est difficile de répondre avec précision car, avant que VIA Rail ne soit établi et qu'un compte précis des titulaires de passes soit fait, il n'y avait pas de véritable comptabilité des titulaires de passes voyageant en train. Le chiffre parfois cité est de l'ordre de 20 p. 100, mais il est très difficile de vérifier car les employés n'avaient qu'à montrer leur passe dans le train, ils n'avaient pas à acheter ou à se procurer de billets.

Aujourd'hui, on donne aux titulaires de passes un billet pour lequel ils ne paient pas et auquel leur passe leur donne droit. Il est donc possible de tenir une comptabilité. Bien entendu, nous en sommes au tout début car ils sont étroitement liés au

[Texte]

early stage at this point in time because they are linked very much to the RESERVIA and the new accounting systems that VIA is establishing.

If I may, though, just to return to your original point: we have attempted to encourage the extension of the historical pass privileges and to not see those privileges deteriorate as a result of the formation of VIA Rail—to do that in such a way that we recognize that there is a commercial element to it and that that commercial element belongs essentially with the three railways involved.

The railway unions would appear to be satisfied that the historic commitments and the historic privileges that have been part of the rail passenger services are continuing to prevail. The terms and conditions that are associated with pass privileges do vary according to seniority of employee—the benefits improve over time—but they do not extend, as you have pointed out, to being able to make advance reservations for sleeping accommodations and certainly not in peak periods.

Mr. Blaikie: One last question, Mr. Chairman. I would like to point out that, as far as the kind of reservation that I am talking about is concerned, even prior to VIA Rail you did have to get a ticket. You had to get a ticket if you wanted a berth, for instance.

Mr. K. Henderson: Yes.

Mr. Blaikie: So the kind of information that I am requesting, if CN and CP keep good records, ought to be available because what I have been talking about is the inability of railway employees to get sleeping accommodation and, prior to VIA Rail, they had to get a ticket in order to get sleeping accommodation, anyway. It was only when you wanted to go as a day-car passenger that you could just walk on the train and use your pass.

What I am saying is that I think the information, if it is not available, is not available for the reasons that you have just suggested because people did have to get tickets before vis-à-vis sleeping accommodation.

Mr. K. Henderson: That is correct. The pass privileges did not extend to the costs of sleeping accommodation. The passholders pay the full price for sleeping accommodation and there would be a record when that particular situation would prevail. I can inquire if you like, Mr. Blaikie, to see if there is a measure, historically, of the amount of sleeping accommodation that has been used as the result of passholders, and compare it with the present. I cannot promise that the information will be in the form that we would perhaps jointly consider suitable, but I can make some inquiries to see the extent to which it is possible to make that type of comparison for you.

• 1035

Mr. Blaikie: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Blaikie.

[Traduction]

Reservia et au nouveau système de comptabilité que VIA est en train d'établir.

Avec votre permission, cependant, j'aimerais revenir à votre premier point. Nous avons essayé d'encourager la prolongation des passes traditionnelles afin d'éviter toute détérioration de ces privilèges à la suite de la création de VIA Rail. Nous avons essayé de le faire en reconnaissant le fait qu'il y a là un élément commercial et que cet élément commercial appartient essentiellement aux trois compagnies de chemins de fer concernées.

Les syndicats de cheminots semblent satisfaits de la perpétuation des avantages et des privilèges traditionnels associés au service ferroviaire de voyageurs. Les termes et les conditions associés à ces passes varient selon l'ancienneté des employés, les avantages augmentent proportionnellement, mais ils ne permettent pas, comme vous l'avez signalé, de faire des réservations à l'avance pour les wagons-couche et certainement pas pendant les périodes de pointe.

M. Blaikie: Une dernière question, monsieur le président. J'aimerais signaler, en ce qui concerne les réservations dont je parle, que même avant VIA Rail il fallait avoir un billet. Il fallait avoir un billet si on voulait une couchette, par exemple.

M. K. Henderson: Oui.

M. Blaikie: En conséquence, le genre de renseignement que je demande, si le CN et le CP ont une bonne comptabilité, devraient être disponibles, puisque ce dont je viens de parler c'est de l'impossibilité pour les employés des chemins de fer d'obtenir des couchettes; avant la création de VIA Rail, il leur fallait un billet pour obtenir une couchette, de toute manière. Ce n'est que sur les trajets de jour qu'il suffisait simplement de montrer sa passe en montant dans le train.

Je dis simplement que si ces renseignements ne sont pas disponibles, ce n'est pas pour les raisons que vous venez de suggérer, car il a toujours fallu un billet pour les couchettes.

M. K. Henderson: C'est exact. Les passes ne couvraient pas le prix des couchettes. Comme les titulaires de passe paient le plein prix pour les couchettes, nous devrions en principe être au courant. Si vous le désirez, monsieur Blaikie, je pourrais voir si le nombre de titulaires de ces permis occupant des couchettes est supérieur ou inférieur à ce qu'il était par le passé. Je ne vous promets pas des tableaux en bonne et due forme, mais j'essaierai de trouver le chiffre comparatif.

M. Blaikie: Merci.

Le président: Merci, monsieur Blaikie.

[Text]

Mr. Henderson, with regard to the use of those passes, are those passholders still required to pay for sleeping accommodation?

Mr. K. Henderson: Yes, Mr. Chairman, they are still required to pay for sleeping accommodation.

The Chairman: Thank you. Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman. I would very much like to hear how Mr. Mazankowski, particularly, would see our decision to forego any changes in the Crow rate.

Anyway, I must say that I support the Prime Minister in this respect, but I think Mr. Mazankowski is right, we have to get things into shape. I am not sure that just buying more hopper cars is really the answer. I would like to get some idea from Mr. Giroux of how much control he and his department have over how the railways are functioning. For instance, a number of conductors on the CNR running from Thunder Bay to Atikokan and from Atikokan to Thunder Bay—which is part of the main line, as far as the movement of grain is concerned—tell me that one of the really inhibiting factors in decent movement is the fact that the sidings have not been lengthened. We have sidings that were designed for the traffic of 15 or 25 years ago, and when you are running 150 or 160 cars, these sidings are totally inadequate. There are waits of one and two hours. It seems to be a relatively simple matter, yet the railways do not seem to be moving on this particularly. I do not have the figures with me, but say we have one dozen sidings between the two points; only three or four of those are usable for these kinds of trains. The waiting time is incredible.

I get the feeling that the railways do not really give a damn, any more than they give a damn about buying hopper cars. They are perfectly satisfied to leave the situation the way it is. That is one side of the case.

The other side of the case is the one that Mr. Atkey mentioned last fall, when he said that we could get a 15 per cent improvement in actual turnaround time by spending what we think is \$30 million, \$40 million or \$50 million in Thunder Bay, basically in moving the CP marshalling yard out to some land they purchased 10 or 15 years ago.

I want to get an idea of how closely we, as a department, independently, are looking at the thing. Are we really doing this? Are we really independently looking at it? Or are we saying to the railways, get yourself into shape? I get the feeling that if you leave it to the railways it is not going to happen, particularly, as Mr. Mazankowski indicated, as we have made a decision—and I think it was a conscious decision and the right decision, certainly in terms of the west at the present time, in terms of the attitude of the people in the west—to stick with the Crow rates. If we are going to do that, we are going to have to take conscious steps to improve the situation. One of them, of course, is to buy hopper cars. Could you tell me quickly what 1,000 hopper cars would be worth today, Mr. Giroux? Just in very round terms?

Mr. Giroux: About \$250 million.

Mr. McRae: All right, let us say \$250 million. Have we looked at the possible purchase of 1,000 hopper cars as

[Translation]

Les titulaires de ces permis doivent-ils toujours payer les couchettes?

M. K. Henderson: Oui, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup. La parole est à M. McRae.

M. McRae: Merci, monsieur le président. Je voudrais savoir ce que M. Mazankowski pense de notre décision de ne pas modifier le tarif du Nid-du-Corbeau.

Je suis d'ailleurs d'accord avec le premier ministre à ce sujet, mais M. Mazankowski a raison lui aussi quand il dit qu'il faut redresser la situation. Il ne suffit pas en effet d'acheter de nouveaux wagons-trémies. Je voudrais par ailleurs savoir dans quelle mesure M. Giroux et ses collègues contrôlent réellement le fonctionnement des chemins de fer. Plusieurs chauffeurs de locomotive faisant le parcours aller-retour entre Thunder Bay et Atikokan sur les trains du CN, c'est-à-dire sur la ligne principale assurant le transport de céréales, prétendent que les principales carences du service seraient imputables au fait que les voies d'évitement n'aient pas été prolongées. Celles-ci furent en effet conçues il y a 25 ans environ, lorsque la circulation était de 160 trains environ; or, ces voies d'évitement sont tout à fait insuffisantes actuellement et il arrive souvent de devoir attendre deux heures. Bien que le problème paraisse relativement simple, les compagnies ferroviaires n'ont rien fait jusqu'à présent pour y remédier. Je n'ai pas de chiffres précis avec moi et je pense que sur une douzaine de voies d'évitement, trois ou quatre seulement sont suffisantes pour ce genre de trains, ce qui provoque des périodes d'attente inadmissibles.

J'ai l'impression que les compagnies ferroviaires s'en fichent complètement de même qu'en ce qui concerne l'achat de nouveaux wagons-trémies. De toute façon, elles n'ont rien fait pour remédier à la situation.

Par ailleurs, ainsi que M. Atkey l'a expliqué l'automne dernier, il y aurait sans doute moyen d'améliorer le transport ferroviaire de 15 p. 100 en dépensant une cinquantaine de millions de dollars environ pour déplacer la gare de triage de Thunder Bay et la reconstruire sur un terrain acheté il y a 10 ou 15 ans.

Je voudrais savoir si le ministère a réellement étudié la question et s'il veille à ce que les compagnies ferroviaires fassent quelque chose. Maintenant qu'il a été décidé, et à juste titre à mon avis, de maintenir le tarif du Nid-du-Corbeau, il faut veiller d'autant plus à ce que les compagnies ferroviaires s'acquittent de leur devoir. Il va donc falloir prendre certaines mesures dont notamment l'achat de wagons-trémies. Pourriez-vous me dire, monsieur Giroux, à combien reviendraient grosso modo 1,000 wagons-trémies?

M. Giroux: Deux cent cinquante millions environ.

M. McRae: Bon, disons 250 millions de dollars. A-t-on comparé les avantages relatifs que présenterait l'achat de

[Texte]

opposed to some changes for instance in Thunder Bay as opposed to length in sidings and so on. It seems to me that we could get a lot more efficiency, but I believe firmly that we are not going to have this happen unless we ourselves do it quite independently of the railroads. If we have to put up the money for the hopper cars then perhaps we should put up the money for the longer sidings. If we have to spend \$250 million, let us spend it intelligently and let us know why we are spending it, and let us not depend on the railways to tell us what should or should not be done on their own.

• 1040

Mr. Giroux: Mr. Chairman, Mr. McRae, it is quite obvious that improving the transportation of grain is not strictly a question of buying more hopper cars, you are quite right. The question of buying more hopper cars or providing more hopper cars through leasing and so forth is designed to attack one particular element of the system and that is the replacement of the rolling stock and having sufficient rolling stock available.

There is no doubt that if you can improve the car cycle time, the turnaround time, that you are also doing the better performance on it and it is one of the areas that Office of the Grain Transportation Authority Co-ordinator are addressing very closely in terms of their ongoing liaison and discussions with the railways.

The issue that you are hitting at is a very fundamental one and it is one which is at the root of the question with respect to the Crow rate. We are very quickly getting to the point where what we need to address and what we will probably have to address in the future is this whole question of railway capacity in western Canada. There is the question of sidings, the question of having double tracks in certain areas of the country where the traffic is very high, and the railways have been making that case and it has been substantiated by some studies that have been undertaken—particularly the Snively Commission. Carrying grain at the statutory rate right now is providing them a severe deficit in their cash position. It is now reaching the stage where they are not able to make all of the necessary investments that they should be making in railway capacity, particularly in western Canada.

You talk about the line to Thunder Bay. There are similar problems arising west of the Calgary-Edmonton line with respect to access to the west coast. This question is presently being looked at very seriously by the department, because we know that at a point in time not only could there be problems with grain, but the indications are with respect to the growth in freight, with respect to coal, with respect to potash, with respect to sulphur and other commodities. These forecasts are pretty solid with respect to western Canada and the railways could be facing a very severe capacity problem for all of their goods' carrying ability and will not have the necessary funds to provide for that. I am not saying that this would be happening specifically with respect to sidings, but definitely the federal government is going to be brought in to take a look at what kinds of investments need to be done by the railways in order to improve that capacity. At that time, you are quite right, it could well be that we would have to stimulate them to build

[Traduction]

1,000 nouveaux wagons-trémies, la prolongation des voies d'évitement et le déménagement de la gare de triage de Thunder Bay? Il y a certainement moyen d'améliorer la situation, mais cela ne se fera que si c'est nous qui le faisons, indépendamment des compagnies ferroviaires. Puisque c'est nous qui allons financer l'achat des wagons-trémies, nous devrions peut-être en faire autant pour la prolongation des voies d'évitement. S'il est question de dépenser un quart de milliard de dollars, autant le faire à bon escient et en connaissance de cause, ce qui veut dire ne pas attendre que les compagnies ferroviaires nous disent ce qu'il faut faire.

M. Giroux: L'amélioration du transport de céréales ne dépend pas uniquement de l'achat de nouveaux wagons-trémies. Ceux-ci, qu'ils soient achetés ou loués, ne feraient qu'améliorer la qualité du matériel roulant.

Si par ailleurs, on parvenait à accélérer le temps de rotation des wagons, les résultats globaux en seraient améliorés. Le coordonnateur chargé du transport des céréales étudie justement ce problème en collaboration étroite avec les compagnies ferroviaires.

C'est d'ailleurs une des questions fondamentales qui touche au principe même du tarif du Nid-du-Corbeau. Il va falloir tôt ou tard revoir tout le problème des capacités ferroviaires dans l'Ouest du pays. Cela comporte entre autres la question des voies d'évitement, des voies doubles dans les régions du pays où la circulation est intense, solution préconisée notamment par la Commission Snively. Le transport des céréales au tarif légal entraîne de graves déficits pour les compagnies ferroviaires. C'est arrivé au point où ils ne peuvent plus se permettre de faire les dépenses nécessaires pour le renouvellement du matériel roulant, surtout dans l'Ouest du pays.

Vous avez parlé du chemin de fer allant à Thunder Bay. Des difficultés analogues se présentent sur le trajet Calgary-Edmonton. Le ministère est justement en train d'étudier cette question, car finalement c'est seulement le transport des céréales qui pose des problèmes, mais tôt ou tard, il y aura aussi le transport du charbon, de la potasse, du soufre, et d'autres produits. Nous avons déjà des prévisions plus ou moins fermes pour l'Ouest du Canada d'où il découle que le transport ferroviaire des marchandises se heurtera à de graves difficultés et qu'il va donc falloir dégager les fonds nécessaires pour redresser la situation. Je ne sais pas si l'on commencera nécessairement par les voies d'évitement, mais de toute manière, le gouvernement fédéral devra étudier la question des crédits à débloquer pour l'amélioration du transport des marchandises par chemins de fer. Dans ce contexte, il va, en effet, peut-être falloir obliger les compagnies de chemins de fer à prolonger les voies d'évitement pour améliorer la circulation.

[Text]

longer sidings to improve their capacity in that particular area. I am not saying that we have reached that stage now. We are not yet there, but we are very sensitive to that question and we are analysing it very closely.

Mr. McRae: In other words, you are saying that you might do better to buy \$100,000 worth of cars and put the difference into sidings or whatever.

Mr. Giroux: I would say that we probably need to buy the number of cars that have been indicated. The problem of replenishing the rolling stock is going to be of sufficient magnitude that we probably would have to adhere to those numbers. But what I am saying is that in addition we might have to look at some of these other activities, because just buying the hopper cars may not be the total solution and we are rapidly getting to that stage.

Mr. McRae: I am still not quite sure that I made my point. It seems to me that you need fewer hopper cars if you can move the trains faster.

• 1045

So it is not simply a matter of saying that we need to do this and do this, but perhaps there is a mix we should be looking at. The shorter the turnaround time, the fewer the cars you need. Correct?

Mr. Giroux: Yes.

Mr. McRae: Therefore you should be looking at this mix rather than just at one solution. The mix, it seems to me, is a much more important ingredient than saying, Do it by hopper cars, because they are so tightly related. If you can move the things twice as fast and at one particular point the statement was made that a 15 per cent reduction in turnaround time could be achieved by simply spending this amount of money. The amount of money is not settled, but I gather it is between \$30 million and \$40 million. It is something the railways had planned to do in 1971 or 1970 and then the CPR decided for reasons of revenue or reasons of business that it was not worth doing at that particular point. But now it could be done. These are the kinds of things that would save purchasing hopper cars. In other words, I do not think you should just look at the purchase of X number of hopper cars. You should look at the mix and decide which is the most economical thing to do. I do not think they should be two separate things, in other words.

Mr. Giroux: You are quite right, Mr. McRae, in the longer term. The point I was making was that in the short term, and I am now talking about the next fiscal year, many of the things you are talking about—improving the sidings, turn-around time which sometimes requires new signalling equipment, new ways of doing things—take a number of years to achieve. I think if you were to take a long-term point of view the question becomes whether there should be a purchase of 5,000 or 7,000 hopper cars versus 4,000 hopper cars plus better investment in terms of double tracking, better infrastructure and so on.

[Translation]

La décision n'a pas encore été prise mais je vous assure que le problème est à l'étude.

M. McRae: Il se pourrait donc qu'il soit préférable de ne consacrer que \$100,000 à l'achat de wagons-trémies, le solde étant utilisé pour le prolongement des voies d'évitement ou d'autres travaux.

M. Giroux: Je pense qu'il va falloir acheter les 1,000 wagons-trémies comme prévu, car le renouvellement du matériel roulant constitue un problème de première importance. Mais il faudra sans doute envisager d'autres mesures, l'achat de ces nouveaux wagons n'étant sans doute pas suffisant pour régler le problème.

M. McRae: Il me semble que vous auriez besoin de moins de wagons-trémies si les trains pouvaient rouler plus rapidement.

Ce n'est pas simplement une question de dire que nous avons besoin de ceci et de cela, mais on devrait plutôt étudier un mélange de ces choses. Plus court est le temps de retour, moins élevé sera le nombre de wagons nécessaires. N'est-ce pas juste?

M. Giroux: Oui.

M. McRae: Donc, vous devriez étudier une possibilité d'un mélange plutôt que de vous fixer sur une solution. A mon sens, ce mélange est un élément beaucoup plus important, que de simplement compter sur des wagons-trémies, puisqu'ils sont si étroitement liés. Si l'on pouvait déplacer la marchandise deux fois plus vite, et à un certain moment, dans votre déclaration, vous dites pouvoir réaliser une réduction de 15 p. 100 sur la navette, en dépensant cette somme d'argent. L'on n'a pas encore déterminé l'importance de cette somme, mais elle s'élève, je crois entre 30 et 40 millions de dollars. Les chemins de fer en avaient déjà parlé dès 1971 ou 1970, quand le chemin de fer CP a décidé, pour des raisons de rentabilité, que cela n'en valait pas la peine. Toutefois, on pourrait le faire maintenant. Cela pourrait certainement éviter d'acheter d'autres wagons-trémies. Autrement dit, vous ne devriez pas considérer seulement l'achat d'un nombre donné de wagons-trémies. Vous devriez étudier le mélange possible et adopter la mesure la plus économique. Je ne crois que cela devrait être étudié séparément.

M. Giroux: A long terme, vous avez certainement raison, monsieur McRae. Je ne discutais que de l'avenir à court terme, c'est-à-dire de la prochaine année financière, car les choses que vous mentionnez... l'amélioration des voies d'évitement, une amélioration du temps de navette qui exige parfois des nouveaux systèmes de signalisation, ou une nouvelle approche... exigera plusieurs années de travail. Toutefois, à long terme, il n'est plus question d'acheter 5,000 ou 7,000 wagons-trémie, mais plutôt d'étudier la possibilité d'acheter 4,000 wagons de faire de meilleurs investissements sur le plan des voies dou-

[Texte]

These questions are being addressed. They are not being separated.

However, because of the state of the equipment that presently exists in the railway—and I am talking about their own equipment—we have to take a hard look at the purchase of hopper cars in the short term. But in the long term you are quite right. These are the kinds of things that have been looked at, and the grain transportation co-ordinator's office is very much involved in looking at these considerations and improving the car cycle time, the productivity of the whole system.

Mr. McRae: I asked this question earlier and I would like to get a little more detail as to what kind of facilities the grain co-ordinator has. In other words, I definitely do not think we can survive on the railways studying these things themselves. I do not think they come up with the kinds of answers we should have. I have the feeling that, if anything, the weakness in the relationship between the Crown corporation and CNR and the CPR and the government itself is not doing independent work to ascertain what the results should be. I always believed, and particularly in setting up Petro-Canada, that we should have kept a much closer day-to-day relationship—and of course, when we set up the corporation, wanted this—between the working of that Crown corporation and the government. I think we do have. I think it is a much better working relationship than we have between the Minister of Transport and the CNR. I may be wrong.

I would like to know what kinds of resources the grain co-ordinator has at his finger tips to actually do these kinds of studies independently, without having to rely totally on . . . Does he go out, for instance, and take a look at a siding, get some information and find out that these fellows have to wait for an hour or an hour and a half because they can use only one siding in three? Is he aware of that information? Is he aware of which siding should be immediately lengthened and so on? That is what I would like to know, what resources he has at hand to function independently.

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Mr. Chairman, Mr. McRae, generally the budget of the office of the grain transportation co-ordinator is about \$1.4 million for the year. Part of that is for 20 persons, all located in Winnipeg except for two—our liaison office in Edmonton and plans for one in Saskatchewan—available to undertake a number of activities.

• 1050

Generally, their operation is broken down into people who are concerned with the marine type of the operation, the port activities, people who concentrate on railway activities, people who concentrate on terminal activities, the elevator activity, the producer's side of the activity. They have staff available to gather information, to be on the spot, to talk to the railways and elevator companies, and they also have a sizable professional and special services budget which allows them to do a

[Traduction]

blées, d'améliorer l'infrastructure, etc.. Nous étudions ces questions dans l'ensemble, et non pas séparément.

Toutefois, étant donné l'état de l'équipement actuel des chemins de fer . . . et je parle de leur propre propriété . . . nous devons étudier sérieusement la question de l'achat de wagons-trémie à court terme. Mais à long terme, vous avez raison. Ce sont certainement les questions qu'il faut étudier, et le bureau du coordonnateur du transport des grains est très actif dans ce domaine, ainsi que dans l'amélioration de la navette des wagons et la pratique du système dans son ensemble.

M. McRae: J'ai posé la question plus tôt, et j'aimerais avoir plus de détails quant aux dispositifs que possède le coordonnateur des transports des grains. En d'autres termes, je ne crois absolument pas que l'on puisse dépendre seulement des études des chemins de fer. Je ne crois pas qu'il nous donne les réponses nécessaires. J'ai même l'impression que, dans les relations entre la société de la Couronne, le CN, le CP et le gouvernement même, la faiblesse vient du manque de travail indépendant qui nous assurerait les résultats voulus. J'ai toujours pensé, surtout lors de la création de Petro-Canada, qu'il devrait y avoir une relation quotidienne plus étroite . . . c'est d'ailleurs ce que nous cherchions lors de la création de cette société . . . entre la société de la Couronne et le gouvernement. Je crois que nous avons réussi avec Petro-Canada. Les relations de travail sont meilleures que celles qui existent entre le ministre des Transports et le chemin de fer CN. Je me trompe peut-être.

Je voudrais donc savoir de quelles ressources dispose le coordonnateur des grains pour amorcer ce genre d'étude indépendamment, sans avoir à dépendre complètement sur . . . Par exemple, va-t-il examiner sur les lieux les voies d'évitement, afin d'avoir les renseignements nécessaires, et ainsi découvrir que souvent l'on doit attendre une heure ou une heure et demie parce qu'une seule voie d'évitement sur trois est utilisable? Est-il au courant? Sait-il quelle voie d'évitement devrait être allongée immédiatement etc.? Voilà ce que je veux savoir, quelles ressources le coordonnateur des grains a-t-il pour fonctionner indépendamment?

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Monsieur le président, monsieur McRae, en général, le budget du bureau du coordonnateur des transports des grains se chiffre à environ 1,4 million de dollars par année. Ce terme est destiné en partie pour le traitement de 20 années-personnes, toutes situées à Winnipeg, sauf deux qui sont préposés au bureau de liaison à Edmonton, et celui prévu pour la Saskatchewan, et tout ce personnel est disponible pour s'occuper d'un grand nombre d'activités.

En général, le personnel est reparté en groupes qui s'occupent soit du secteur maritime, portuaire ou ferroviaire, soit des terminaux, des silos ou des relations avec les producteurs. Le bureau du coordonnateur dispose d'effectifs qui peuvent faire la collecte de renseignements, aller sur place, si nécessaire, négocier avec les chemins de fer et les sociétés de manutention des grains, et dispose d'un budget assez important pour les services professionnels et spéciaux lui permettant de faire un

[Text]

number of studies. They are currently working with the grain commission, the Wheat Board and us to develop a total information system, which has not been available to date, on the grain movements which link the network together, to be able to spot exactly the areas where improvements can be made, and to then advise the government, the railway companies and the elevator companies as to the kinds of things that should be done in order to improve the car cycle time in order to improve the productivity and so on. They have a sizable set of resources and they have been working to establish these. The information systems still need to be improved considerably. We are still lacking a regular base for bringing out information in a co-ordinated manner, but this is being worked on at the moment.

They also rely on a number of studies that have been done, like the Booz-Allen study, which took a very global look at the grain transportation network, and they have all of that available to them. They have very close relations with our office in terms of a number of things that are happening. The people they have working with them, for example on the railway side, are people that come from the railways, essentially—people who know how the railways operate, have good contacts, and so on.

I think the basis is there to bring this forth and to put it in a manner that will enable us to make the right kinds of decisions.

Mr. McRae: Are you aware of any efforts they make to talk to individual conductors—people like that who are actually doing the job—because I find there has been, particularly in the prairie region, a considerable gap developing between the supervision on the railroad and the employees. I seem to be getting quite different stories, and I am wondering if there is enough attention paid to the average conductor who says, look, I cannot use those sidings because I cannot get these 160 cars in that siding, or are they listening to the railways who say everything is okay. I just hope that they are using that other method of asking the people who are doing the job. It seems to me that these people collect a lot of information over the years, and if their attitudes are very bad, which I think they are right now, they are not going to tell very much to the supervisors, and I think that is the situation.

Mr. Giroux: It is very difficult to answer that question, Mr. Chairman. I am not aware that they are talking to individual conductors. Presumably there would be nothing to stop them from doing so, but I would expect that they would really want to deal with the people in the railways who make the decisions and run the system and so forth, and operate on that basis. I cannot give you a precise answer to that question.

Mr. McRae: Are we going to have another round? I suppose at 3.30 p.m.

The Chairman: We have meetings scheduled for 3:30 and for 8 p.m., Mr. MacRae. You have a couple of minutes left.

Mr. McRae: All right. I would like to get into something quite different. We had quite a bit of testimony from the CN, and I would assume for the CP from what the CN was telling us it is the same, that the railways are basically getting out of the cattle movement business. Therefore, we are talking about

[Translation]

certain nombre d'études. En ce moment, le bureau collabore avec la Commission des grains, la Commission canadienne du blé et notre ministère au développement d'un nouveau système d'information intégrée, sur le mouvement des trains qui reliera tous les réseaux, permettant ainsi de repérer précisément les domaines où on peut réaliser des améliorations, et de conseiller le gouvernement, les chemins de fer et les compagnies de manutention des grains quant aux meilleures mesures à prendre pour améliorer le temps de rotation des wagons-trémies, et ainsi améliorer la productivité, etc. Il dispose de ressources assez considérables, pour réaliser ces projets. Les systèmes d'information exigeront encore beaucoup de travail. En ce moment, on s'occupe d'établir la programmation qui permettra de produire des renseignements d'une façon coordonnée.

Le bureau s'inspire aussi d'un certain nombre d'études, telles le rapport Booz-Allen, qui portait sur une vue d'ensemble du réseau de transport des grains, et d'autres dont il peut profiter. Il a des relations très étroites avec notre ministère concernant de nombreux projets. Par exemple, leur employés qui travaillent dans le secteur ferroviaire, sont en général des experts dans le domaine. Ils connaissent bien le fonctionnement des chemins de fer, ont établi d'excellents contacts, etc.

Nous semblons donc avoir tout ce qu'il faut pour nous permettre de prendre des décisions appropriées.

M. McRae: Savez-vous s'ils ont tenté de parler aux conducteurs des trains en particulier, les gens sur place donc, car j'entends dire que dans la région des Prairies surtout, il se développe un écart entre les cadres des chemins de fer et les employés. J'entends des versions différentes du problème, et je me demande si l'on tient compte de la version de conducteurs ordinaires, qui disent ne pas pouvoir utiliser telle et telle voie d'évitement, car on ne peut y garer 160 wagons à la fois, ou si l'on écoute plutôt la version des chemins de fer, qui prétendent que tout va très bien. J'espère que le bureau écoute plutôt les gens qui font le travail. Ces gens ont amassé une assez bonne expérience au cours des années, et si leur attitude est mauvaise, ce qui est le cas présentement, ils ne sont pas portés à en parler à leurs surveillants, et c'est peut-être là le problème.

M. Giroux: C'est une question difficile, monsieur le président. Je ne sais pas s'ils parlent aux conducteurs en particulier. Je suppose que rien ne les empêche, mais je pense bien que le bureau préfère transiger directement avec ceux qui prennent les décisions et qui exploitent le système. Je ne peux donner une réponse plus précise.

M. McRae: Aurons-nous un second tour? Peut-être à 15 h 30 cet après-midi.

Le président: Nous avons prévu des séances à 15 h 30 et à 20 h 00, monsieur McRae. Il vous reste quelques minutes.

M. McRae: Très bien. Je voudrais passer à un autre sujet tout à fait différent. Selon les témoignages du CN, et ce doit être la même chose pour le CP, les chemins de fer abandonnent le transport du bétail, qui est maintenant transporté par

[Texte]

another mode of transportation, and that is trucking. I would hope that your department surface people are looking at the implications of this situation.

What I want to put to you is that there is an operation in Thunder Bay called East-West Livestock. It is a point where cattle are brought in by trucks, particularly cattle moved from Alberta and the western parts of Saskatchewan—Alberta especially, because the largest percentage of cattle come from Alberta. There are brought in to a particular point just west of our town, a very good facility. It seems to me some difficulties are arising because the facility is not making enough money. I think they are falling short by perhaps \$100,000 or \$150,000 a year.

It seems to me when the railways are getting out of this business, it should be our business to know what is going on in that situation. Some of us have been watching that operation, which is a good operation—it has new facilities, it is in good shape, it is being run well now—not from the beginning; it was run poorly in the beginning. But it looks to me as if that thing could collapse; and if it collapses, then I think we as a nation have a problem; and it is a relatively small one. Has your department had a look at that? Are you aware of what is going on?

Mr. Giroux: I would like to ask Mr. Henderson to answer the specific question, but on the general thing, we have in our Railway Transportation Directorate a unit which we call "Freight Capacity", which is under a director. Their job is really to keep on top of all freight movements, the general trends and what is happening and so forth. We are making this our ongoing concern. So we have that capacity to maintain that overview and so on.

The specific question, maybe Mr. Henderson would have something to add.

The Chairman: Mr. Henderson.

Mr. Henderson: Thank you, Mr. Chairman. I can, Mr. McRae, perhaps give you a little background.

We certainly are aware of the problem of routing livestock. As you know, it is a complicated problem. It is a type of traffic that is subject to very high peaks over very short periods of time, particularly in the fall of the year. The equipment required to move livestock tends to be specialized equipment, and the problem really is one of utilization as far as the railways are concerned, and that, linked with the revenue associated with livestock traffic—and here again, that takes us into this whole question of feed grains and cattle, east-west combinations.

But leaving that aside for the moment, a lot of progress has been made by the railways and the Canadian Cattlemen's Association and livestock people in making sure there is a better understanding of the peaking and making sure a better approach is taken to equipment planning. Historically, the railways have been able to offer rates that have been competitive and attractive. There have always, I think, been problems of car shortages, and that is a characteristic of any commodity which is subject to very high peaks. But we are quite encouraged by the kinds of discussions and agreements that

[Traduction]

camion. J'espère que les préposés au transport de surface du ministère en étudient les conséquences.

A Thunder Bay, il y a une entreprise que l'on appelle East-West Livestock. Il s'agit d'un endroit où on rassemble les bovins transportés par camions des parties ouest de la Saskatchewan et de l'Alberta dans la majorité des cas. On les transporte donc à une installation à l'ouest de notre ville. Il semble y avoir certaines difficultés qui se présentent, car cette entreprise ne fait pas suffisamment d'argent. Elle accuse des déficits de \$100,000 à \$150,000 par année.

Puisque les chemins de fer veulent abandonner ce service, il me semble qu'il nous incombe d'étudier cette situation. Nous avons surveillé cette entreprise depuis quelque temps—elle semble maintenant bien gérée et de nouvelles installations ont récemment été construites. Toutefois, cette entreprise risque de s'effondrer, ce qui pourrait causer un problème sur le plan national, même s'il n'est pas majeur. Ce ministère a-t-il étudié la question? Êtes-vous au courant de la situation?

M. Giroux: Je devrai demander à M. Henderson de répondre à votre question, mais en général, dans la direction des chemins de fer, il y a une direction du transport de frets. Son objectif est de coordonner tous les mouvements de frets, les tendances générales dans le domaine, etc. C'est donc une préoccupation permanente. Et nous avons la possibilité d'une vue d'ensemble.

Je demanderai à M. Henderson de répondre à cette question.

Le président: Monsieur Henderson.

M. Henderson: Merci, monsieur le président. J'aimerais d'abord, monsieur McRae, vous préciser le fond de la question.

Nous connaissons certainement les problèmes du transport du bétail qui sont comme vous le savez, très compliqués. C'est un trafic ferroviaire sujet à des périodes de pointe très courtes surtout à l'automne. Le transport du bétail exige un équipement spécialisé, ce qui cause aux chemins de fer des problèmes d'utilisation, qui sont liés à des considérations de rentabilité et encore une fois cela nous entraîne dans toute cette question des grains de provende, du bétail, et de toutes les combinaisons concernant le transport est-ouest.

Toutefois, sur un autre plan, les chemins de fer, la Canadian Cattlemen's Association, et d'autres ont maintenant une bien meilleure compréhension des problèmes reliés aux périodes de pointe et à la planification de l'utilisation de l'équipement. Historiquement, les chemins de fer ont toujours pu offrir des tarifs intéressants et concurrentiels. Il y a toujours eu une pénurie de wagons, ce qui semble caractéristique de tout produit sujet à des périodes de pointe. Mais les discussions et les ententes réalisés récemment par les expéditeurs de chemins

[Text]

have been made recently with the shippers and the railways, although it is a type of commodity which we tend to monitor particularly closely.

A number of other commodities in the same category have the characteristic of being viable in the marketplace as long as the equipment now available continues to be available. When that equipment becomes obsolete, there is a need for a new look, and for the most part the competitive conditions do not really allow that traffic to bear the full price of new equipment if it is to be assigned only for that traffic. That is maybe where there has been some . . .

The Chairman: Mr. McRae, I am going to have to cut you off now, but I have you down for a second round.

Mr. Gass, please.

Mr. Gass: Thank you, Mr. Chairman. I believe I am entitled to ask questions on CN Marine today?

The Chairman: Yes, sir. That is covered under Service.

Mr. Gass: Mr. Chairman, Mr. Giroux I guess is very well aware that a new ferry, *Abby II*, is being built in Saint John, New Brunswick, and it is being built to replace the original *Abby*, which has been in service for 37 or 38 years on the run between Cape Tormentine, New Brunswick and Borden, P.E.I. It commenced some time in the middle of last summer, 1980. It was supposed to have been started, I think, in June of 1980. When can we expect to have that new ferry in service between Borden and Cape Tormentine? The last time I asked the minister, I believe the report was that it would be some time before ice conditions set in. Could you give us an update on that and when we can expect it now that we are getting closer to that time?

• 1100

Mr. Giroux: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. George, the Director General of the Water Transportation directorate, to provide more specific details on the actual schedule with respect to the *Abegweit* ferry service. The sea and marine program falls under Mr. George who will be able to give you accurate answers to your questions, Mr. Gass, if you will permit.

Mr. Gerry George (Director General, Water Transportation Assistance, Transport Canada): Thank you, Mr. Chairman. The *Abegweit* replacement is expected to go into service in the latter part of September, 1981, in other words, it is this fall.

Mr. Gass: It is supposed to go into effect in September of 1981. Mr. George, how many employees will be on the new ferry?

Mr. George: I do not have the exact crewing list, sir, nor do I believe that is available as of yet. But we would expect that the combination of the new vessel plus the use of the other vessels there may result in an over-all reduction of employees, possibly 12 to 15 in the matter of a seasonal operation.

Mr. Gass: So you think there will be a decrease in the number of employees on the total service, but you do not know the exact numbers of employees on the ferry itself. My next

[Translation]

de fer sont encourageantes, quoique nous surveillions étroitement le transport de ce produit.

Un certain nombre d'autres produits de la même catégorie sont généralement concurrentiels sur le marché aussi longtemps que l'équipement actuel sera disponible. Lorsque cet équipement deviendra désuet, il faudra une nouvelle approche au problème, et en général, la concurrence ne permettrait pas de justifier le prix de nouveaux équipements qui ne pourraient servir qu'à ce genre de trafic. Et peut-être à cause de cela . . .

Le président: Monsieur McRae, votre temps de parole est écoulé, et je vous inscris au second tour.

Monsieur Gass, s'il vous plaît.

M. Gass: Merci, monsieur le président. Je peux poser des questions au sujet de CN Marine aujourd'hui, n'est-ce pas?

Le président: Oui, monsieur. Cela fait partie de la rubrique Service.

M. Gass: Monsieur le président, M. Giroux sait sans doute que l'on construit actuellement un nouveau traversier, le *Abby II*, à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, pour remplacer le traversier *Abby* qui assure depuis 37 ou 38 ans le service entre Cap Tormentine, au Nouveau-Brunswick et Borden sur l'Île du Prince-Édouard. Cela a commencé, je pense, en juin 1980. Quand le nouveau traversier entre Borden et Cap Tormentine entrera-t-il en service? Lorsque j'ai posé la question au ministre la dernière fois, on m'a répondu qu'il fallait attendre la fonte des glaces. Qu'en est-il au juste en ce moment?

M. Giroux: Je demanderais à M. George, directeur général du transport fluvial, de vous donner plus de détails concernant le traversier d'*Abegweit*. Les questions maritimes et fluviales relevant de M. George, il est mieux placé que moi pour vous répondre, monsieur Gass.

M. Gerry George (Directeur général, Transport maritime, Transports Canada): Merci, monsieur le président. Le nouveau traversier d'*Abegweit* devrait en principe entrer en service vers la fin du mois de septembre 1981, c'est-à-dire à l'automne prochain.

M. Gass: En septembre 1981, dites-vous. Combien d'employés travailleront sur ce nouveau traversier.

M. George: Je ne pense pas que les effectifs soient déjà connus. Je suppose que l'utilisation du nouveau traversier qui s'ajoutera aux autres bateaux permettra de réduire les effectifs de 12 à 15 personnes au cours de la saison.

M. Gass: Les effectifs totaux devraient donc être réduits mais vous ne savez pas encore combien de personnes comptera

[Texte]

question was going to be how many are presently employed on the old *Abby*.

Mr. George: I do not have those numbers here, but those can be made available to you.

Mr. Gass: But at the moment you think there will be a reduction of 12 to 15 people on the service itself.

Mr. George: We just finished a preliminary review of the service levels for 1982 and the minor reduction I referred to, 12 to 15 people, is likely to be occasioned by reason of the new vessel being in service for the whole of 1982.

Mr. Gass: Thank you, Mr. George. Also on the new ferry, we were given a presentation by Mr. Tingley in Charlottetown, I think it was in September or so of 1979, regarding the new ferry proposed but not yet approved for tender. At that time there was some consideration being given to not providing space for a restaurant and a restaurant service as such on the new ferry. I immediately went after the then minister of transport, my colleague here, Mr. Mazankowski, about that problem. I also went after Mr. Tingley, the President of CN Marine. Through strong-arm tactics on both of these fellows—I think Don still has the bruises on his shoulder—they agreed to provide restaurant space in the structure of the new vessel, but they had not agreed to actually committing themselves to providing restaurant service, and there is a difference. I mean, there is no point in having the space there if you are not going to provide the service. But my concern at the time was to make sure that the space was there, to win the battle on the space, and then we would go further on the second point of getting the service.

The Chairman: Even if you had to take a chefs course.

Mr. Gass: Now my question to Mr. George: is there going to be restaurant facilities and service on the new ferry?

Mr. George: There will be under certain peak periods, but not necessarily on a continuous basis.

Mr. Gass: Can you tell me in what peak periods this will be provided?

Mr. George: Again this is related to our determination of the level of services over a full season's operation of the new vessel. We have had thus far, and only last week, completed the preliminary meetings on the establishment of the levels of service for 1982. We would have to carry on more conversations with the operator, CN Marine, to determine what ramifications there are within these levels of service to respond completely and adequately to your question.

• 1105

Mr. Gass: My concern at the time was that there would be no food service for the tourists who travel on the ferry, but my prime concern, the most important concern, was for the regular users. If you are suggesting that there will only be service at peak times, to me that is indicating that there will be service in peak times when the tourist season is heavy, but when the peak drops off and we only have regular users, such as truckers and sales people and farmers moving cattle and so on, back and forth, there will be no facilities, no restaurant services.

[Traduction]

l'équipage du traversier. Je voudrais savoir combien de personnes travaillent actuellement sur l'*Abby*.

M. George: Je n'ai pas les chiffres avec moi mais nous pouvons vous les faire parvenir.

M. Gass: Vous pensez donc qu'il y aura moyen de réduire les effectifs de 12 ou 15 personnes.

M. George: Nous venons de terminer une enquête sur le niveau des effectifs pour 1982 et il en découle que l'utilisation du nouveau traversier au cours de la saison 1982 permettra de réduire les effectifs de 12 à 15 personnes.

M. Gass: Merci, monsieur George. Au mois de septembre 1979, M. Tingley de Charlottetown avait justement fait état du nouveau traversier dont il était question à l'époque mais pour lequel les appels d'offres n'avaient pas encore été lancés. Il était question à l'époque de ne pas prévoir de restaurant à bord du traversier. J'avais justement soulevé cette question avec M. Mazankowski, ministre des Transports à l'époque. On a également parlé avec M. Tingley, président de CN Marine. Ces deux messieurs m'ont promis qu'un espace serait prévu à bord du nouveau traversier pour un restaurant, mais qui dit espace ne dit pas nécessairement restaurant. A quoi servirait l'espace si on n'y offre pas de repas? Je voulais à l'époque m'assurer que l'espace nécessaire serait prévu, me disant que plus tard je m'occuperais du restaurant.

Le président: Même si vous deviez suivre des cours de cuisine?

M. Gass: Je voudrais donc savoir s'il y aura effectivement un restaurant à bord du nouveau traversier.

M. George: Le restaurant sera ouvert uniquement en haute saison.

M. Gass: Qu'est-ce que vous entendez par la haute saison?

M. George: Cela dépendra des résultats d'exploitation du nouveau traversier sur une saison entière. Ce n'est que la semaine dernière que les premières réunions ont eu lieu en vue de déterminer les modalités du service pour 1982. Nous devrions avoir d'autres entretiens avec l'exploitant de CN Marine pour pouvoir répondre complètement à votre question.

M. Gass: A l'époque, je me préoccupais du fait qu'il n'y aurait pas de service de restauration pour les touristes utilisant le traversier. En fait ma préoccupation principale est qu'il n'y en aura pas pour les utilisateurs réguliers. Si vous dites que le service existera seulement pendant la haute saison, cela signifie qu'une fois la saison touristique passée, ce genre de service sera retiré et les utilisateurs réguliers, les camionneurs, les représentants, les fermiers qui transportent leur bétail n'auront aucun service de restauration à leur disposition.

[Text]

That is of real concern to me, and I will explain why. When you live on an island, if you are going to leave and go over to the mainland your whole schedule revolves around that bloody ferry schedule. So if the next boat is at one o'clock and you have to rush to make the boat, you do without dinner so that you can utilize your time by travelling during your normal dinner hour from your home, or your place of residence, or your farm, to the ferry. Then, when you are on the ferry crossing, which takes about an hour, you eat your meal on the ferry. The same thing applies to truckers, you do not make any money with a big truck when it is sitting idle. The truckers, again, schedule themselves so that they can eat on the ferry, so as not to waste time in a restaurant either after they get off or before they get on the ferry.

It is critical for those people, for the everyday users, it is more important than for the tourists, although it is important to the tourists too. But it is crucial for the everyday users of the ferry system that there be meals available on the ferry. I want to impress upon you today, sir, and have you take it back to whomever you report to, your superiors, that we insist that there be restaurant facilities and service on the ferry, not only at peak times but during the total operation for our regular users who depend on that service.

Mr. George: Mr. Chairman, "peak" was a bad term to use in that situation. "Peak" also includes local traffic, of course, and not necessarily simply tourist traffic—although it is usually applied to tourist situations. The very concerns you have just raised, and the descriptions you have given of the service and of its users, particularly truck traffic and residents of the island who move in the evenings, for example, or late in the afternoon or early evening, those things are being taken into consideration. The expressions of concern of those kinds of travellers are being taken into consideration in what we refer to as establishing the overall level of service. The overall level of service is broken down into quite a number of components, including kinds of meal services, and so on. So these concerns that you have indicated are being taken into consideration.

The Chairman: Would it be more accurate, Mr. George, to say that meal service would be provided during those periods at normal mealtimes, rather than at peak periods?

Mr. George: Yes, except that there is some problem with that too, Mr. Chairman, in that the travelling is not necessarily at normal mealtimes. You may find . . .

The Chairman: As nearly as that coincides with the schedule.

Mr. George: As nearly as that corresponds with the times of the users of the service.

Mr. Gass: Mr. Chairman, the point that I am trying to make is not that there be meals just at normal mealtimes, because truckers and farmers forego their . . .

The Chairman: I know the point you are making.

Mr. Gass: . . . normal mealtimes so that they can utilize that time to travel and eat on the ferry, even though it may be between two and three o'clock in the afternoon when they are travelling. They may have foregone their dinner hour to make

[Translation]

Cela me préoccupe et je vais vous expliquer pourquoi. Quand on habite une île, tout tourne autour de l'horaire du traversier. Si le traversier quitte à une heure, on quitte la maison, la ferme au moment du repas. On espère alors pouvoir manger sur le traversier. La même chose s'applique aux camionneurs. Il faut que les opérations soient rentables et bien souvent, pour ne pas perdre de temps, l'idéal est de manger sur le traversier.

La situation est critique pour ces personnes, beaucoup plus que pour les touristes, même s'il est important d'avoir un tel service pour les touristes également. J'aimerais que vous fassiez part de cette situation à vos supérieurs, que vous leur disiez que nous insistons pour avoir un service de restauration sur le traversier, non seulement pendant la haute saison, mais pendant tout le temps que le traversier fonctionne.

M. George: Monsieur le président, je crois qu'il ne faudrait pas parler de haute saison dans une telle situation. Au cours de cette haute saison, il y a également la circulation locale et pas seulement les touristes, or ce mot est souvent utilisé pour les périodes touristiques. Nous songeons en effet beaucoup à la situation que vous avez décrite, nous songeons particulièrement au transport par camions, et aux insulaires qui prennent le traversier dans la soirée. Nous étudions les préoccupations dont nous font part les voyageurs afin d'établir un niveau convenable de service. Nous tenons compte des services de repas etc., par conséquent, nous nous préoccupons de toutes ces questions.

Le président: Serait-il plus exact de dire monsieur George que des services de repas soient offerts aux heures normales des repas plutôt qu'à la haute saison?

M. George: En fait, les voyages ne se produisent pas nécessairement au moment des repas.

Le président: Pourvu que cela corresponde avec l'horaire.

M. George: Que cela corresponde au moment où les voyageurs se servent du traversier.

M. Gass: Monsieur le président, ce que je veux dire, ce n'est pas simplement qu'il devrait y avoir des repas prévus aux heures normales de repas, car en fait les camionneurs, les agriculteurs etc., ne . . .

Le président: Je comprends ce que vous dites.

M. Gass: . . . ces personnes ne mangent pas nécessairement aux heures normales mais aiment utiliser le moment du voyage pour manger, même quand c'est entre deux heures ou trois heures de l'après-midi. Bien souvent ils se privent de manger à

[Texte]

up that time. But I am glad to hear that there is consideration being given to the regular users—truckers, farmers, and so on.

I shall carry on with the ferry situation. During this past winter, they were building new terminals, or making renovations to the terminals, at both Cape Tormentine and Borden for the new ferry. The construction at the terminals was causing problems for loading and unloading, thus causing delays. I am hoping there will be no problems when the heavy tourist traffic starts. Is the program to the point now that there are no problems with loading and unloading?

• 1110

Mr. George: I am not sure if there are no problems, sir, but the construction program is on schedule. I have not been made aware of there being any significant delays in the program that would cause those kinds of problems during the summer period.

Mr. Gass: Do I have some more time, Mr. Chairman?

The Chairman: You have three minutes left, Mr. Gass.

Mr. Gass: Okay. I was going to move to another topic, VIA Rail, but if I have only three minutes I am not going to be able to get into it as deeply as I would like to.

The Chairman: I would be glad to put you down for a second round.

Mr. Gass: Okay.

Anyway, this past winter we had some problems with VIA Rail because of the extreme cold, which we do not normally have at that time of year; we do not have that extreme of cold at any time of the year. What is happening with VIA Rail and their program to update, to improve, so as to avoid future problems caused by severe cold and so on? What is happening with VIA Rail in that regard?

Mr. Giroux: I will answer that, Mr. Gass, if I may.

You are quite right, particularly during the Christmas season. At that time when we had severe cold, there were some problems with VIA Rail equipment. The problem, of course, as was mentioned yesterday, is the fact that it is very old equipment; it dates back to the 1950s. And when you are also in a peak period, that is, during the Christmas season, they tend to bring in, in order to meet the needs of passengers, equipment that may not be as well maintained or as reliable as some of the ongoing equipment they would use during normal periods.

Starting this fall, VIA Rail will be coming out with new LRC type of equipment, which is, of course, the purchase of the 10 train sets. That is, in fact, 71 pieces of equipment; 21 locomotives and 50 cars. In addition, they are refurbishing their ongoing equipment at a pretty fast rate in order to improve its reliability, its design, the way it looks. They will also be improving their rail diesel cars, rebuilding some of them, rebuilding their locomotives. They are pursuing now a capital program in order to improve it; in the current estimates there are \$90 million of government contribution towards that.

[Traduction]

l'heure normale pour manger à ce moment. Je suis cependant heureux d'entendre dire que l'on étudie la situation des utilisateurs réguliers, des camionneurs, des agriculteurs, etc.

J'aimerais poursuivre mes questions en parlant du traversier. L'hiver dernier on a construit un nouveau terminus, on a procédé à des renovations également à la fois au Cap Tormentine et à Borden. Au cours de l'embarquement et du débarquement, il se produisait des retards. J'espère qu'il n'y aura plus de problème au moment de la haute saison touristique. A l'heure actuelle, il n'y a plus de problème au moment de l'embarquement et du débarquement, et j'aimerais savoir si le programme est au point?

M. George: Je ne sais pas, mais le programme de construction fonctionne comme prévu. Je ne suis pas au courant d'un retard qui pourrait causer ce genre de problème au cours de l'été.

M. Gass: Ai-je encore quelque temps, monsieur le président?

Le président: Il vous reste trois minutes, monsieur Gass.

M. Gass: J'allais passer à la question du VIA Rail, mais étant donné qu'il ne me reste que trois minutes, je ne pourrai pas poser toutes les questions que je veux.

Le président: Je serais heureux de vous inscrire au deuxième tour.

M. Gass: Très bien.

L'hiver dernier, VIA Rail a connu certains problèmes à cause de l'extrême rigueur de l'hiver. Normalement, l'hiver n'est pas aussi rigoureux. Pourriez-vous me dire quelles améliorations ont été prévues en cas de conditions atmosphériques extrêmement défavorables?

M. Giroux: Je répondrai à cette question, monsieur Gass, si vous me le permettez.

Vous avez tout à fait raison, la situation a été difficile, particulièrement au cours de la période des Fêtes de Noël. A ce moment, l'équipement de VIA Rail a posé certains problèmes. Cet équipement est assez vétuste puisqu'il date de 1950. En période de pointe, particulièrement au cours de Noël, on met en circulation de l'équipement qui n'est pas aussi bien entretenu et auquel on ne peut se fier autant que l'équipement ordinaire.

A partir de cet automne, VIA Rail mettra en service du nouveau matériel roulant LRC, dix trains, en tout 71 pièces de matériel roulant, 21 locomotives et 50 voitures. De plus, VIA Rail remet en service son équipement actuel assez rapidement afin de l'améliorer et d'en améliorer également l'apparence. Certaines voitures diesel seront renouvelées ainsi que certaines locomotives. Un programme actuel d'immobilisation de 90 millions de dollars est prévu à cet effet dans le budget du gouvernement.

[Text]

So over time they are pretty confident that they will be limiting these kinds of breakdowns to an absolute minimum, but they will still have to operate with equipment that has been refurbished, rebuilt to a certain extent, until they can, over the period of a number of years, replace their fleet. That is a very expensive proposition and it takes time.

Mr. Gass: Thank you, Mr. Chairman. Put me down for a second round.

The Chairman: I will.

I wonder if I might have a supplementary on that.

Can Mr. Giroux give us any indication, in the scheduling of the new LRCs, which of those 10 units will be assigned to the Halifax-Montreal run. Will it be the tenth or the seventh or the third, or do you know?

Mr. Giroux: I am not aware as yet, Mr. Chairman, of the details of this. I do know that in the trial period the LRCs will be used primarily in the Montreal-Ottawa-Toronto corridor because the maintenance facilities and the need to cater to them will be in the particular corridor. The actual plans of VIA in terms of where to use them and in what sequence they will be coming in has still not been firmed up.

The Chairman: Thank you.

Now I guess we will go to the second round. I still have Mr. McDermid's name on the first round, but I know he had another commitment. If he comes back before lunchtime I will try to get him his 15 minutes.

Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Chairman, Mr. Giroux, you were talking about passes with Mr. Blaikie. What does a pass give an employee of the railway? It does not give him a seat or anything else; it only gives him transportation. It has always been this way. Any employee always knew, when he was on a pass, that if the coach was full he had to give up his seat. This was always an understanding. As far as reservations were concerned, it was always understood, there was an unwritten rule, that employees did not travel during the peak customer periods; that was July and August. That was always an unwritten rule; that is what they asked you to do, so you automatically took your holidays in the spring or in the fall; that is the way it was.

• 1115

Can you tell me what was the purpose of the Canadian National Railway, and all railways, installing CTC, centralized train control?

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Mr. Chairman, I am not a very good expert on railway technology. Maybe Mr. Henderson would like to join me here. My understanding of introducing centralized traffic control is to improve the total signalling communications system of the railway to ensure that trains could be moving more quickly and more safely. That is my very rudimentary knowledge of it and I will ask Mr. Henderson, who is a former employee of CNR and acknowledged expert on the railway, to answer that question.

[Translation]

Un tel programme permet de prévoir un service sans interruption, même si l'on continuera à se servir de certaines pièces renouvelées de matériel roulant en attendant de les remplacer, ce qui est très coûteux et ce qui prend du temps.

M. Gass: Merci, monsieur le président. Inscrivez-moi au deuxième tour.

Le président: Très bien.

Pourrais-je poser une question complémentaire?

M. Giroux peut-il nous dire combien de ces nouveaux trains LRC entreront en service sur le trajet Halifax-Montréal? Le dixième, le septième ou le tiers de ces rames?

M. Giroux: Je ne suis pas au courant des détails mais je sais qu'au cours de la période d'essai les trains LRC seront utilisés principalement pour le corridor Montréal-Ottawa-Toronto, étant donné les possibilités d'entretien qu'offre ce corridor. Les plans précis de VIA Rail quant à la mise en service de ces trains n'ont pas encore été arrêtés.

Le président: Merci.

Nous passons au deuxième tour. J'ai le nom de M. McDermid pour le premier tour mais je sais qu'il avait un autre engagement. S'il revient avant l'heure du déjeuner, je lui donnerai ses 15 minutes, si possible.

Monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur le président, monsieur Giroux, vous parlez de passes avec M. Blaikie. Quel est l'avantage d'une passe pour un employé des chemins de fer? Celui-ci n'a pas de siège réservé, n'est-ce pas? Il bénéficie seulement du transport. Il en a toujours été ainsi. Les employés qui ont une passe savent depuis toujours qu'ils doivent céder leur siège lorsque la voiture est pleine. Il s'agissait en quelque sorte d'une règle tacite: les employés ne voyageaient pas pendant la haute saison, c'est-à-dire en juillet et août. Automatiquement, les employés des chemins de fer prenaient leurs vacances au printemps ou à l'automne. Les choses se sont toujours passées comme cela.

Pouvez-vous me dire pourquoi le Canadien National et les autres chemins de fer ont instauré un système de contrôle centralisé du trafic?

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Monsieur le président, je ne suis pas expert en technologie des chemins de fer. Peut-être M. Henderson pourrait-il m'aider. Si je comprends bien, un tel système a été adopté afin d'améliorer le système de signalisation et assurer une circulation plus rapide et plus sûre du matériel roulant. M. Henderson, qui a été employé du CN et qui est l'expert reconnu en la matière pourra répondre à votre question.

[Texte]

Mr. Turner: Would not the purpose be to speed up service, speed up trains, so they did not have to stop.

Mr. Giroux: Yes, I think so.

Mr. Turner: That was the reason for lengthening the sidings, so why do you need longer sidings now when you have CTC? That was the general purpose for putting CTC in right across the country. Why would you spend money on sidings, if you run cars that will fit in all the sidings, 110 cars; the railroads want to haul 160 or 170, if something happens the whole country is tied up. Why do you not lay down a car length rule? That is the answer to many of your problems.

Mr. K. Henderson: I can perhaps supplement his answer a little bit. Certainly the purpose of centralized traffic control is to expedite the movement of trains over a particular subdivision. It replaces the manual system of train orders. There is a break point at which it becomes economic and sensible from a transportation business point of view to introduce centralized traffic control, because there is a limit to what you can do with a train order and that limit is roughly 15 trains a day. But centralized traffic control is really only one of the options that is looked at in terms of improving and expediting cars and improving capacity. We have heard some reference earlier this morning about increasing siding length and that again is an important activity that is undertaken to improve capacity. Siding spacing is also important. The regularity of siding spacing. When traffic increases there tends to be a sequence with which capacity should and is improved, and that sequence, I think, is a function of the relative costs of achieving these different forms of benefit. The relative cost is a function of the terrain: northern Ontario, prairies, foothills and mountain.

The signalling system tends to be relatively independent of terrain, whereas the cost of adding signals for double tracking is very sensitive to terrain, so the railways balance very carefully all the options that are open to them and the decisions that they take and the sequence of that decision is of utmost importance. The introduction of centralized traffic control comes very early on in a program for improving capacity, followed on by regularizing siding spacings and increasing your siding length so that you can accommodate the length of trains that are now moving.

There has been a program underway on the part of both major railways to extend the capacity by improving siding lines and moving to 6,500-foot siding lines, especially in Western Canada where the unit trains are being operated. Parallel with that activity is another activity that is designed to achieve capacity improvement that relates to improved information systems, the allocation of cars and deployment of cars. I think it is significant to note that the combination of these activities since the early seventies has seen a reduction in the average car cycle in Canada from approximately 17 days to 12 days. That has, I think, importance, not only from the point of view of a more productive system but it parallels as well, I think, an improvement in quality. When we examine especially the investment program of Canadian National, as we do through

[Traduction]

M. Turner: Le but n'était-il pas d'accélérer le service, le trafic, afin que les trains n'aient plus à s'arrêter continuellement.

M. Giroux: Je crois.

M. Turner: C'est la raison pour laquelle on a allongé les voies d'évitement et je ne comprends pas alors pourquoi on a besoin de ce système en même temps. Pourquoi dépenser de l'argent pour prolonger ces voies d'évitement si on peut limiter le nombre de voitures à 110? On veut en avoir 160 ou 170 et il pourrait y avoir embouteillage, ce qui congestionnerait tout le système. Pourquoi ne pas établir de règlements en ce qui concerne la longueur des trains? Ce serait la solution au problème.

M. K. Henderson: Il est certain que la centralisation du contrôle de la circulation a pour but d'accélérer le mouvement des trains sur certains tronçons. Cela remplace le système manuel de circulation. A partir d'un certain moment en effet il n'est plus rentable d'avoir recours à un tel système, à partir de 15 trains par jour environ. Cette centralisation n'est en fait qu'une des différentes possibilités afin d'améliorer la capacité du réseau et accélérer le mouvement. On a parlé ce matin de l'allongement des voies d'évitement, ce qui permettrait également d'accroître la capacité de transport sur le réseau. L'espace, la régularité de ces voies d'évitement est également un point important dans tout ce système. Lorsque la circulation augmente, il faut augmenter également la capacité d'absorption en envisageant les autres aspects de la question, notamment la configuration géographique: s'agit-il du nord de l'Ontario, des Prairies, d'un parcours montagneux etc.

Le système de signalisation est relativement indépendant du genre de terrain; cependant, les frais d'installation de signaux lors du dédoublement des voies dépend beaucoup du genre de terrain auquel on a affaire. Ainsi, les chemins de fer étudient très soigneusement toutes les possibilités. L'adoption d'un système centralisé de contrôle de la circulation est une des premières choses auxquelles on a recours lorsqu'on désire améliorer la capacité du réseau; ensuite, il faut songer à la longueur et à la fréquence des voies d'évitement.

Les deux compagnies de chemins de fer canadiennes ont accru la capacité de transport en améliorant les voies d'évitement et en installant tous les 6,500 pieds, particulièrement dans l'Ouest du Canada où circulent les trains-blocs. De plus, en ayant recours à de meilleurs systèmes d'information, on peut accroître la capacité de circulation sur le réseau et procéder à une meilleure répartition des voitures. Toutes ces améliorations, qui remontent au début des années 1970 ont permis une réduction du cycle moyen d'utilisation des voitures de 17 à 12 jours. Cela entraîne une amélioration non seulement de la production mais également de la qualité. Lorsqu'on étudie le programme d'investissement du Canadien National lors de l'étude du budget d'immobilisations, on étudie toutes les différentes possibilités dans un contexte beaucoup plus

[Text]

the process of approving their capital budget, we tend to try to examine all of these interactions as a system and to make sure that from the perspective that we apply, which is a much broader perspective obviously than Canadian National applies, that these programs tend to make sense.

• 1120

I think also an interesting point is the fact that there is a limit to how many actions you can take on a single main line when you go through each of the stages, including looking at the weight-to-power ratios and average speeds of trains and so on. When one hears talk at this stage about capacity problems of a large order of magnitude, I think those problems are coming about because the railways, since the early 1970s, through a whole series of activities and programs, have improved the main line to the point that it may no longer be adequate in certain sections. We are then talking about capacity in the context of double-tracking, double-tracking through segments, portion double-tracking, and increasing that portion over time. When you do that, you have to buy capacity in larger lumps and that, I think, is the kind of problem that we are facing now.

Mr. Turner: Regarding the number of trains, during the war we had 10 times the number of trains and the capacity was 80 or 90 cars, roughly 4,800 or 4,900 tons. The tonnage has gone up and the length of the cars has gone up.

The delay was in the yards. We have modernized all the yards: Why do we not run more trains? During the war all you had was an automatic block system. If you run trains with a length of around a 100 cars, you will not have the delays because the yard is going to handle it. And this is what is happening.

Mr. K. Henderson: The yards are certainly an important element in that system, as you point out, and when one compares the number of trains that are being operated, that is one measure that can be used and it is certainly a significant measure. When one looks also at the mix of trains by type and train speeds, that is another element that I think factors heavily into the equation. If all trains are operated at the same speed, then capacity can be increased. I think in the earlier days of railroading, where there were certainly large trains operated, there was not the variation in speeds that we now have. There were express trains, but we have now got the intermodal trains, express trains, unit trains, regular freights, way freights, and there is quite a wide span of variation in train speeds and that has an important impact on capacity.

But I think by any measure the throughput that is now being talked of in the order of, say, 20 million tons over a line is a pretty heavy tonnage. At that stage one also has to look, not just at the capacity of the line, in terms of throughput, but at the ability of that line to sustain that type of tonnage and the interference that links in as a result of the need for accelerated maintenance programs.

But I can assure you that from our point of view we certainly take, to the extent that it is possible for us to take, a system view of railway problems.

[Translation]

large que celui dans lequel le Canadien National envisage les choses. Nous voulons en effet nous assurer que les programmes prévus sont raisonnables.

Il est intéressant également de noter que les possibilités ne sont pas tellement nombreuses sur une voie principale lorsque l'on étudie le poids du matériel roulant par rapport à la puissance et à la rapidité moyenne des trains etc. Les problèmes qui peuvent exister sont dus en grande partie au fait que depuis le début des années 70 il y a eu de grandes améliorations qui ont été apportées, au regard desquelles les quelques lacunes existantes semblent plus visibles. On parle de capacités dans le contexte du dédoublement des voies, du dédoublement sur certaines parties de la voie.

M. Turner: Pendant la guerre, nous avions dix fois plus de trains en circulation qu'en temps ordinaire et la capacité était de 80 ou 90 voitures, c'est-à-dire 4,800 ou 4,900 tonnes. Le nombre de tonnes a augmenté et la longueur des voitures également.

Le problème se posait aux gares de triage. A-t-on modernisé celles-ci? Pourquoi n'y a-t-il pas plus de trains? Pendant la guerre, tout fonctionnait selon le système de cantonnement. S'il y a des rames de 100 voitures, on n'aura pas de retard, parce que les gares de triage seront suffisamment grandes.

M. K. Henderson: Les gares de triage sont certainement un des éléments importants du système, comme vous le dites, il est aussi important de tenir compte du nombre de trains en circulation. Il faut tenir également compte du genre de trains, de leur vitesse; c'est un facteur très important de l'équation. Si tous les trains allaient à la même vitesse, alors la capacité pourrait être augmentée. Tout au début des chemins de fer, les trains étaient certainement très longs et il n'y avait pas les variations de vitesse que nous connaissons à l'heure actuelle. Il y avait des trains express, cependant, nous avons à l'heure actuelle les trains mixtes, les trains express, les trains-blocs, les trains de marchandises réguliers, les trains de marchandises omnibus, qui roulent tous à des vitesses très différentes, ce qui influe beaucoup sur la capacité.

A l'heure actuelle, on parle de 20 millions de tonnes circulant sur une ligne, ce qui est un chiffre imposant. Il faut considérer non pas seulement la capacité de la ligne en termes de circulation, mais également en ce qui concerne le nombre de tonnes et les rajustements dus à l'entretien.

Cependant, je puis vous assurer que nous envisageons toute cette question d'un point de vue global.

[Texte]

Mr. Turner: Are you aware that the 6200 steam engine on the CNR railway—they had around one hundred and ten of them—ran away from the diesels? Once you got them going, there was no way they could compare to the speeds of diesels of today. If you gave them a train of 80 cars, they could handle it and they were gone. Tremendous engines—and the first thing that Mr. Gordon did was scrap them. He should have kept those engines. They were a powerhouse: they were the best engines on the North American continent.

The CNR is always complaining about having no money to buy boxcars, no money to buy hopper cars, and yet they still borrowed \$52 million, I think it was, to build the tower. Now they are in the transportation business. Why did we allow them to build a tower in Toronto when they are in the transportation business and they should supply cars for equipment?

An hon. Member: They are going to buy an oil company.

Mr. Turner: I know they are. That is the pension money. We will get into that later.

The Chairman: Mr. Giroux.

• 1125

Mr. Giroux: Mr. Chairman, the CNR as a Crown corporation has been pursuing a number of diversified activities one of which of course has been the building of the CN Tower; it is in the hotel business; some of its investments are in shipping companies like Cast, trucking; it is in telecommunications and a number of other related activities. They are in marine activities also with respect to CN Marine. The government since the mid nineteen-seventies has been encouraging CN to operate on a business type basis to try to maximize their revenues and to have a profit. Of course the legislation that was passed I think in 1978, the recapitalization bill, provided for 20 p. 100 of those dividends to come back from the federal government, and some of those dividends do arise from many of those activities that are presently being undertaken by CN.

The minister, you will recall Mr. Turner, addressed this question when he was asked by Mr. Deniger at the last meeting of the committee. It is a very difficult one to decide as to whether CN should be allowed to do certain things. Obviously, they have at this moment pretty diversified operations. They do make a pretty hefty profit on a yearly basis.

Mr. Turner: The only reason they make a profit, sir, is because we took the \$858 million out. Anybody can make money if you take the debt away.

Mr. Giroux: It is true. It provided them with a proper financial base, a proper accounting base, in order to provide this way. So the only answer I can give to your question is that it is part of the general trend of operations that CN has been undertaking. It is a continuation of the activities which I do not know if they have been directly encouraged to do but, certainly, they have not been stopped in any way, nor have they been discouraged by the federal government and by the policy of the government in the last 5 to 10 years.

[Traduction]

M. Turner: Savez-vous que les 110 locomotives à vapeur modèle 6200 du CN ont été plus ou moins reléguées aux oubliettes lorsque les diésels ont apparus. Ces locomotives pouvaient tirer 80 wagons. La première chose qu'a faite M. Gordon a été de les mettre au rancart. Il aurait dû les conserver car elles étaient extrêmement puissantes, il s'agissait des meilleures locomotives de tout le continent nord-américain.

Le CN se plaint toujours du fait qu'il n'a pas l'argent voulu pour acheter des wagons couverts ou des wagons-trémies et pourtant il a emprunté 52 millions de dollars pour construire la Tour de Toronto. Pourtant, le CN devrait s'occuper de transport. Pourquoi lui a-t-on permis de construire cette tour au lieu d'acheter du matériel roulant?

Une voix: Le CN va acheter une compagnie pétrolière.

M. Turner: Je le sais, avec l'argent des pensions. Nous parlerons de cette question plus tard.

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Monsieur le président, le CN, à titre de société de la Couronne, poursuit des activités dans un certain nombre de domaines et naturellement, tout le monde sait qu'il a bâti la tour du CN à Toronto. Cette société exploite des hôtels, des compagnies de transport par camion telle les camionnages Cast; elle s'occupe aussi de télécommunications et d'un certain nombre d'opérations connexes. Le CN travaille aussi dans le domaine maritime grâce à CN Marine. Depuis le milieu des années 1970, le gouvernement essaie d'encourager le CN à travailler comme une entreprise privée, c'est-à-dire à obtenir le maximum de recettes et de fonctionner à profit. Bien sûr, cette loi qui a été adoptée, je crois en 1978, et qui portait refonte du capital, prévoyait que 20 p. 100 des dividendes seraient versés par le gouvernement fédéral et certains de ces dividendes proviennent d'opérations faites actuellement par le CN.

Monsieur Turner, vous vous souvenez que M. Deniger a posé cette question au Ministre lors de notre dernière séance. Il est difficile de savoir si on doit permettre au CN de faire certaines opérations... Il n'y a pas de doute que les opérations du CN sont actuellement très diversifiées et qu'il réalise un bon profit annuel.

M. Turner: La seule raison pour laquelle cette société réalise un profit, c'est parce que nous avons supprimé ces \$858 millions. Il est évident que n'importe qui peut faire un profit si on supprime sa dette.

M. Giroux: C'est vrai. On a fourni à cette société une bonne base financière au point de vue comptable afin qu'elle puisse bien fonctionner. C'est la seule réponse que je puisse donc donner à votre question c'est que ceci fait partie de la ligne générale d'opérations du CN; c'est la continuation d'activités qui n'ont peut-être pas été encouragées mais qu'on n'a pas non plus été interdites. Au cours des cinq ou dix dernières années, le gouvernement fédéral n'a pas cherché à empêcher le CN de fonctionner de la sorte.

[Text]

Mr. Turner: Well, it is not too many years ago, sir . . .

The Chairman: Two minutes, Mr. Turner.

Mr. Turner: . . . that they had all the express business in Canada. They deliberately delayed and slowed down the trains so they could lose the express and the mail business. Then they get out of the passenger business. Now they are worried about the debt on the express company. What happened to the heritage funds and the Doctor Noel A. Hall commission of inquiry? What happened that there was no action insofar as the heritage fund concerning the retired CNR employees and CPR employees? Can you tell me that?

Mr. Giroux: I would like to ask Mr. Henderson whether or not he can add to this. If he cannot, we will certainly be able to get that information for you, Mr. Turner.

The Chairman: Mr. Henderson.

Mr. K. Henderson: Yes, Mr. Chairman, I will have to undertake to obtain that information.

Mr. Turner: At negotiation time when the CNR and CPR and the unions negotiate, who negotiates on behalf of the pensioners?

Mr. Giroux: I am not aware of that.

Mr. K. Henderson: As far as I know, there is no one specifically representing the pensioners. This is an issue that they have raised a number of times as you must be aware, Mr. Turner. But I am not aware that there is a resolution of this. I know that it is being discussed actively. It is a subject that the pension associations of the railways are pursuing. That I think is really all I can comment on. It is a problem that the pensioners have. They have voiced that problem. But as far as I know, there is no resolution of it, and the pensioners are not represented specifically within the negotiations.

Mr. Turner: So we are in a no-man's land. This is the reason why we set up the Hall commission. Yet they make recommendations and we do not follow through on those recommendations which in the long run would help to cure some of the problems. Thank you, sir.

The Chairman: I am not an official, Mr. Turner, but I think I can tell you that the Minister of Health has appointed Mr. Fullerton as a consultant on pensions, and I know that Mr. Fullerton is now meeting with the pensioners' associations and with the railroads in an effort to resolve that issue. I just add that by way of information. I got that from the associations who had asked to appear before the committee and they have now asked to hold their request in abeyance until the negotiations have terminated because they seem to be rather hopeful that Mr. Fullerton is going to be able to come up with a satisfactory solution to their problem.

• 1130

Mr. Turner: By the time the problem is solved millions of pensioners will have passed on. We need action now.

[Translation]

M. Turner: Je dirais qu'il n'y a pas tellement d'années . . .

Le président: Vous avez deux minutes, monsieur Turner.

M. Turner: . . . que le CN monopolisait toutes les entreprises de messagerie au Canada. Cette société a délibérément retardé et ralenti les trains afin de ne plus avoir à s'occuper de ces messageries et des opérations dans le domaine du courrier. Puis cette société cesse de s'occuper du transport des voyageurs. Maintenant, le CN s'inquiète des dettes de la compagnie de messagerie. Qu'est-il arrivé avec le fonds héritage et qu'est-il arrivé dans le cas de la Commission d'enquête de M. Noel A. Hall? Comment se fait-il qu'on a pris aucune mesure dans le cas de ce fonds héritage, mesures concernant les employés à la retraite du CN et du CP?

M. Giroux: Je demanderais à M. Henderson s'il peut ajouter quelque chose et s'il n'a aucun commentaire à faire, certainement, monsieur Turner, vous pourrez nous donner des explications.

Le président: Monsieur Henderson?

M. K. Henderson: Oui, monsieur le président, je vais essayer de me procurer ces renseignements.

M. Turner: Lors des négociations syndicales du CN et du CP, qui a négocié au nom des retraités?

M. Giroux: Je ne suis pas au courant de cette question.

M. K. Henderson: Autant que je sache, il n'y a personne qui a représenté les retraités. C'est une question qui a été soulevée bien des fois, comme vous devez le savoir monsieur Turner, mais je ne sais pas quelle est la réponse qui a été donnée. Je sais qu'on en a discuté et que c'est une question que l'association s'occupant des pensions des chemins de fer étudie. C'est un problème pour les retraités et autant que je sache on n'a pas pris de décision à leur sujet et les personnes à la retraite n'ont pas de représentants désignés au cours des négociations.

M. Turner: Par conséquent, nous sommes dans l'incertitude et c'est la raison pour laquelle on a établi la Commission Hall. Et pourtant on présente des recommandations qui pourraient à longue échéance régler certains problèmes et nous ne les suivons pas. Merci, monsieur.

Le président: Je ne suis pas fonctionnaire, monsieur Turner, mais je puis vous dire que le ministre de la Santé a nommé M. Fullerton comme conseiller pour les pensions. Je sais que M. Fullerton est en train de rencontrer les associations de retraités et il cherche à régler cette question avec les chemins de fer. C'est ce que je puis ajouter à titre de renseignement. J'ai obtenu ces renseignements auprès d'associations qui doivent comparaître au comité et ces associations ont demandé à reporter à plus tard leur comparution afin que les négociations soient terminées, car elles semblent espérer que M. Fullerton règle leur problème de façon satisfaisante.

M. Turner: Avant que le problème ne soit résolu, il y aura des millions de retraités qui seront morts; ce que nous avons besoin c'est qu'on prenne des mesures tout de suite.

[Texte]

The Chairman: Well, that is very much a part of the problem. Thank you, Mr. Turner.

Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I have to say that I agree, as Mr. Turner and I often do with respect to railroads, that I feel that our governmental policies have permitted the rails to really put themselves in position where they would not have to handle express and they would not have to handle passengers. With all due respect to the present witnesses, because I do not think they contributed very much to it but have inherited the situation, the committee is compelled to complain about railway service—passenger, express and freight. There has been an ignoring of the historic regulations and guidelines under which railroads should have operated since the last National Transportation Act was passed. It has presented Canada, and I think particularly eastern Canada, with some very serious problems.

For instance, there is a rail line abandonment proposal for the community in which I live or the next community to us and it has a very major consequence in the long run on the economy of the community of Carleton-Charlotte. That consequence is that it will remove competition between the rail lines and by removing competition, they put the marketing structure of our area in the position that there will be much higher rail rates to destinations in Canada and other places because of the competitive rate structure that is imposed by the railroads. If there is an optional loading or an optional delivery, the community gets advantage of the options that are available—to go CP, CN, and you get a competitive rate where there is a competitive situation decreed by the rail structure.

If the CN is allowed to abandon the service which goes from Fredericton to Centreville, New Brunswick, it will eliminate rail competition. There is a great deal of material exported—it may be lumber, it may be potatoes, it may be food processing, and there is a major demand for the transportation system in our area.

What profit did the CNR make in the last fiscal year?

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Mr. Chairman, I do not have a copy of the annual report of the CN which I understand was tabled in the House of Commons about a week ago, but if I can recall, I think the profit for the total CN corporation was somewhere around \$160 million. I could get the actual figure, for you Mr. McCain, but it is in that order of magnitude.

Mr. McCain: I want it on the record of this committee, that we can both get it in the ballpark.

Mr. Giroux: Yes.

Mr. McCain: What is their projected profit for next year?

Mr. Giroux: My understanding is that their projected profit for next year will be at that level or maybe slightly lower. They are beginning to feel some of the strains of some of the operations, particularly the economics of the rail operation, the very high investments that they had to make. My understand-

[Traduction]

Le président: Oui, ceci fait partie du problème. Merci, monsieur Turner.

Monsieur McCain vous avez la parole.

M. McCain: Monsieur le président, je dirai que je suis d'accord avec M. Turner comme cela se produit souvent au sujet des chemins de fer; je pense que les politiques gouvernementales ont permis aux chemins de fer de se débarrasser des affaires de messagerie et du transport des voyageurs. Avec tout le respect que je dois aux témoins, car je ne pense pas qu'ils soient responsables, je dirai que le comité a raison de se plaindre de la situation dont nous avons hérité dans le domaine des services voyageurs, messagerie et transport des marchandises. On a ignoré les règlements et directives qu'auraient dû suivre les chemins de fer depuis le moment où l'on a adopté la dernière Loi nationale sur les transports. Par conséquent, au Canada et particulièrement dans l'Est du Canada, nous rencontrons dans ce domaine de très sérieuses difficultés.

Je dirai tout d'abord que dans la communauté où j'habite, où la communauté adjacente, on a proposé l'abandon d'un tronçon de bois et ceci nuit à l'avenir de l'économie de la communauté de Carleton-Charlotte. En effet, cela a eu comme conséquence de supprimer la concurrence entre les compagnies de chemins de fer et les tarifs pour les voyages au Canada et vers d'autres endroits seront beaucoup plus élevés. Lorsqu'il y a des choix de transporteurs, les communautés profitent de la concurrence entre les tarifs du CP et du CN.

Mais si on permet au CN d'abandonner le service entre Fredericton et le centreville au Nouveau-Brunswick il n'y aura plus de concurrence. L'exportation sera aussi affectée par cette mesure dans le cas du bois, des pommes de terre et des aliments transformés, car les besoins en transport dans notre région sont très importants.

Quelles ont été les recettes du CN au cours de la dernière année financière?

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Monsieur le président, je n'ai pas ici la copie du rapport annuel du CN qui, si je comprends bien, a été déposée à la Chambre des communes il y a environ une semaine, mais je crois que pour l'ensemble du CN, les recettes s'établissaient aux alentours de 160 millions de dollars. Je pourrais vous obtenir les chiffres exacts, monsieur McCain si vous le voulez.

M. McCain: Je voudrais faire consigner au procès-verbal que nous pouvons obtenir tous les deux ce chiffre brut.

M. Giroux: Oui.

M. McCain: Quels sont les bénéfices qui sont prévus par le CN pour l'an prochain?

M. Giroux: D'après ce que je comprends, le CN espère obtenir les mêmes gains ou peut-être un peu moins. Il commence à ressentir quelques difficultés économiques du côté de l'exploitation des chemins de fer, compte tenu des importants investissements qu'il a dû faire. Je crois comprendre que les

[Text]

ing is that if certainly will no be much higher than that and could well be lower.

Mr. McCain: I understood the president was a little bit more optimistic than that.

Mr. Giroux: He is certainly much better . . .

Mr. McCain: It is in the ballpark of \$150 million, even by your appraisal of the situation.

Mr. Giroux: He certainly is a much more reliable witness than I would be in terms of his own profit situation.

• 1135

Mr. McCain: All right. Now then, the CNR has on the one hand applied for abandonment of lines and on the other hand is proposing to go into the oil business. Does the Department of Transport intend to impose any constraints upon the CNR to re-equip, to improve its lines, to use its profits in this way rather than enter another endeavour which will be money-consuming for them when there is so much to be done on the railroad itself?

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Mr. Chairman, the department is very keen on CN improving its railway capacity, its railway productivity, making the right kinds of investments in order to ensure that the traffic to be carried will be carried most effectively. At the same time, the department is concerned, as I indicated previously, that CN operate as much as it can as a commercial enterprise, and that is the reason why there are requests for certain branch lines to be abandoned. This is then taken to the CTC process and the factors are being looked at as to whether in fact it should proceed. The capital investment of CN in terms of its railway division is a very major element and is something that the department is encouraging very much because it looks to the railways as being one of the most effective modes of transportation of bulk commodities in the future, in view of the energy consideration and in view of the efficiency that the railways can tackle.

What we have to realize, however, is that the Department of Transport is also keen on ensuring that all modes compete, and compete on an equal basis. When it is obvious, for example, that one mode such as trucking or shipping, as the case be, is shown to be more effective, more efficient, able to carry the goods at better prices, on a shorter time frame and so on, we must always be careful that our policies are properly balanced so as not to discriminate against one mode. Sometimes this means that a railway line is not the most appropriate means of transporting goods; therefore we tend to make sure at that time that we do not discriminate against other modes of transport.

Mr. McCain: Have you ever made any studies to determine what the delivery capability of rail lines of Canada is versus their scheduling and delivery capability of 10, 20 or 30 years ago?

Mr. Giroux: I would like to ask Mr. Henderson to answer that. There is no doubt that the delivery capability of the rail lines has increased considerably, but he may have some more precise knowledge.

[Translation]

bénéfices ne seront pas plus élevés et qu'ils le seront peut-être moins . . .

M. McCain: Il m'a semblé que le président était un peu plus optimiste que vous.

M. Giroux: Il est certainement mieux placé.

M. McCain: C'est donc aux environs de 150 millions de dollars, selon votre estimation.

M. Giroux: Il est sûrement un témoin beaucoup plus fiable que moi, si on se fie à sa situation.

M. McCain: D'accord. Donc, d'une part, le CN a abandonné les tronçons de voie et, d'autre part, il se propose de se lancer dans pétrole. Est-ce que le ministère des Transports va imposer des obligations au CN pour qu'il renouvelle son matériel, améliore ses lignes et utilise ses bénéfices de cette façon plutôt que de se lancer dans d'autres secteurs qui vont absorber beaucoup de capitaux alors qu'il y a tant à faire dans le domaine des chemins de fer mêmes.

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Monsieur le président, le ministère exerce des pressions pour que le CN améliore son service et sa productivité et qu'il investisse dans l'amélioration de son réseau de transport. D'un autre côté, le ministère se préoccupe de voir, comme je l'ai indiqué précédemment, à ce que le CN soit exploité le plus possible comme une entreprise commerciale. C'est d'ailleurs pourquoi on a demandé que certains tronçons de voie soient abandonnés. Dans ces cas, on s'adresse à la CCT qui examine tous les facteurs en cause pour voir s'il faudrait procéder ainsi. Les investissements du CN dans les chemins de fer constituent un facteur essentiel de ses opérations et le ministère encourage beaucoup le CN de ce côté, car il considère que pour l'avenir les transports de marchandises par chemin de fer constitueront une des façons les plus efficaces de procéder compte tenu des besoins en énergie.

Nous devons aussi tenir compte du fait que le ministère des Transports doit assurer qu'il y a concurrence sur une base égale, et pour les différents services de transport. Lorsqu'il est évident qu'un autre mode de transport, tel que le camionnage, est plus efficace et qu'il se fait à meilleur marché que par voie ferrée, nous devons nous assurer que nos politiques sont bien équilibrées afin qu'il n'y ait pas de discrimination dans le cas d'un des services de transport. Quelquefois, les transports ferroviaires ne sont pas la meilleure façon de procéder; nous nous assurons donc qu'il n'y ait pas cette discrimination.

M. McCain: Est-ce que vous avez fait des études pour établir quelle était la capacité d'expédition et le temps qu'il leur faut pour faire ces expéditions comparativement à ce qu'il leur fallait il y a 10, 20 ou 30 ans?

M. Giroux: Je vais demander à M. Henderson de répondre. Il n'y a pas de doute que la capacité des chemins de fer a beaucoup augmenté, mais M. Henderson en sait probablement plus.

[Texte]

Mr. McCain: Timewise, I mean. The length of time required for delivery.

The Chairman: Mr. Henderson.

Mr. K. Henderson: I believe there is no question that the ability to deliver throughput has increased tremendously in recent years as a result of the kinds of activities I have been referring to earlier. There is an interaction between throughput and on-time performance and over-all schedule times. When one talks about the physical capacity of a line, one has to look as well at travel time and transit time and those kinds of interactions. One has to determine that what is being called for is consistent with the demands placed upon the rail network from the economy as a whole. What is the best blend between the kinds of trains that have to be operated, the need for reliability and the need for specific delivery time? In that context I think there has been much more customizing of service needs and customer needs in recent years.

For example, the unit train is not a particularly fast operation, although it is highly regularized. Because it is highly regularized it is highly predictable and becomes a very efficient operation. That type of schedule time would not be suitable, for example, for the kind of traffic that would be truck-competitive or time-sensitive. So the rail lines, I think, are being utilized in a different way than they have been historically in that there is a much broader spectrum of train types being operated across the line. But taken in total, the throughput capacity has increased immeasurably.

• 1140

Mr. McCain: There is no question about the total throughput. That is not what I am talking about. What I am talking about is their schedule of delivery and have you studied it to determine whether or not they have kept their standards of 10, 20, 30, 40 years ago. I think Mr. Turner will agree with me that the standard has gone down so far that there is a great deal of business lost to the rails.

Look, I do not mean to be prejudicial to the truck movement or water movement or any other movement. This country cannot function without a railroad—it just cannot function. While there are other forms of transportation which are now necessary, the vital link in transportation landwise is the rail.

I wonder, have you ever checked to see what their delivery schedules are versus decades going back?

Mr. K. Henderson: I cannot answer that question specifically but I think I can give you a couple of measures that show that there is improvement.

For example, the figure that I had quoted earlier on the average cycle time is probably the single most significant measure that can be made, although there are other measures that could be made as well. I think the difference is, perhaps, that the railway industry now, and the shippers themselves, are beginning to become more closely involved in the establishment of what the requirements really are, and there are agreed charges that are being used to a much greater extent. Part of that agreed charge is a commitment on the part of both the

[Traduction]

M. McCain: J'aimerais savoir ce qu'il en est du temps d'expédition.

Le président: Monsieur Henderson.

M. K. Henderson: Il n'y a pas de doute que la capacité d'expédition des marchandises a beaucoup augmenté ces dernières années par suite des opérations dont j'ai parlé plus tôt. Il y a une relation entre le temps qu'il faut pour que la marchandise soit expédiée, l'expédition même à un endroit donné et l'horaire d'ensemble. Lorsqu'on parle des possibilités matérielles d'une voie, on doit examiner aussi le temps qu'il faut pour acheminer les marchandises et tout le reste. Il faut déterminer ce qui répond à la demande de transport par chemin de fer dans l'économie dans son ensemble. Il faut établir quels sont les meilleurs trains à utiliser et tenir compte des délais d'expédition et de la fiabilité de ces expéditions. Dans ce contexte, ces dernières années on tient de plus en plus compte des exigences du client.

Par exemple, le train-bloc n'est pas particulièrement rapide mais il est très réglementé. Aussi, comme on peut lui faire confiance, il devient efficace. Mais ce genre d'horaire ne conviendrait pas pour le transport des denrées périssables ou lorsque le camionnage est plus avantageux. Donc, les voies ferrées sont maintenant utilisées d'une façon différente et l'éventail des trains utilisés est beaucoup plus large. Dans l'ensemble, la capacité de transport des chemins de fer a augmenté énormément.

M. McCain: Il n'y a pas de doute, mais ce n'est pas ce dont je parlais; je voulais savoir si vous aviez fait des études pour examiner si les chemins de fer respectaient les horaires qu'ils respectaient il y a 10, 20, 30 ou 40 ans? Je crois que M. Turner sera d'accord avec moi pour dire que les normes ont baissé et que les chemins de fer perdent beaucoup d'affaires.

Je ne voudrais pas qu'on fasse du tort au camionnage ou au transport par eau, etc... mais notre pays ne peut pas fonctionner sans chemins de fer. Le lien essentiel terrestre reste, au Canada, le chemin de fer.

Avez-vous examiné si les délais d'expédition des marchandises sont meilleurs qu'ils l'étaient il y a quelque dizaines d'années?

M. K. Henderson: Je ne puis donner de réponse précise, mais je crois pouvoir vous indiquer quelques mesures qui démontrent qu'il y a eu amélioration.

Tout à l'heure, par exemple, j'ai cité un chiffre au point de vue moyenne de durée du cycle et c'est probablement ce que je puis souligner de mieux comme mesure. Je crois que la différence réside peut-être dans le fait que les chemins de fer, et les expéditeurs eux-mêmes, commencent à participer de près à l'établissement des exigences dans ce domaine et utilisent beaucoup plus la formule des frais convenus. En effet, une partie de ces frais convenus est constituée par un engagement de la part des chemins de fer et de l'expéditeur en vue de

[Text]

railway and the shipper to meet certain schedule times and to design transportation systems that are geared to minimizing the total costs of the operation.

I think that type of environment is a positive environment. We have seen, certainly with the introduction of unit trains and the close linking of customer needs and customer requirements with railway needs and railway requirements, through a contractual process where there are penalties for failure to deliver on both parties. I think that kind of commitment is the type that has become much more meaningful in recent years. As a process, it has been, I think, highly regarded and considered to be quite successful. But that is for the movement of large commodity lots.

There continue to be problems obviously, with shippers who do not have the kind of volume that would allow them to negotiate that type of an arrangement. Here again I think there have been improvements from two sides. One on the investment that has been made and trying to make sure that the kind of train that is moving is meeting the competitive needs. The other is through a much more highly centralized and perhaps more objective method of allocating equipment.

We obviously do get complaints through to the minister's office. We look at some of those from the point of view of seeing if we can in fact play an enabling role to try to encourage better productivity and more responsiveness, but they tend to be, certainly, the exception rather than the rule.

The Chairman: Two minutes, Mr. McCain.

Mr. McCain: In the potato industry they have made some concessions in rate, but I was not aware that they had made concessions to a scheduled delivery.

Mr. K. Henderson: I think the concessions on scheduled delivery would certainly be on the kinds of operations that are regularized. It would be the very heavy tonnage where there is the need to integrate the loading/unloading facilities with train schedules. It is under those conditions that there are very clearly stipulated schedule agreements and schedule commitments.

Mr. McCain: The government at one time, either through agriculture or transport, agreed that it was necessary to put more cars at the disposal of the fruit and vegetable industry, and particularly the potato industry of the Maritimes. Are you aware that any move has been made, Mr. Chairman, in respect to this, or are there any plans or designs or considerations, even, on the drawing board for that proposal?

• 1145

The Chairman: Mr. Henderson.

Mr. K. Henderson: Certainly, with regard to the movement of potatoes there have been some significant improvements, and we are still trying to realize further improvements, carrying out work, for example, in co-operation with the Province of Prince Edward Island. There is some work under way now that would relate to the establishment of loading point facilities where there can be some consolidation, which would have the effect of reducing the cost of the system and making it much

[Translation]

respecter certains horaires et certains modes de transport afin de réduire au minimum le coût total de l'opération.

Je crois qu'on travaille dans une ambiance positive dans ce domaine et avec la mise en service des trains-blocs et grâce au fait que l'on a concilié les exigences du client avec les besoins des chemins de fer grâce à des contrats avec pénalisation en cas de non respect des conditions des deux parties, nous en sommes arrivés à un système bien meilleur. Je crois que ce genre d'engagements est de plus en plus significatif. Ce procédé, selon lequel les parties se mettent d'accord sur certaines conditions à l'avance, constitue un grand succès. Mais je parle ici du transport de grosses quantités de marchandises.

Il reste des difficultés, lorsque les expéditeurs veulent envoyer des petites quantités qui ne leur permettent pas de négocier des accords de ce genre. Mais je crois que des deux côtés il y a aussi eu amélioration et on essaie de s'assurer que les trains utilisés permettent de faire face à la concurrence. D'autre part, on a beaucoup plus centralisé l'attribution du matériel qui est faite peut-être d'une façon beaucoup plus objective.

Nous recevons évidemment des plaintes par l'intermédiaire du bureau du ministre dans certains cas et nous examinons comment améliorer le rendement et donner une meilleure satisfaction; mais, dans l'ensemble, ces plaintes sont l'exception.

Le président: Vous avez deux minutes, monsieur McCain.

M. McCain: Dans le secteur de la pomme de terre, on a fait certaines concessions au point de vue de tarifs, mais j'ignorais qu'on avait fait des concessions sur les expéditions fixes.

M. K. Henderson: Je crois que ces concessions sur les expéditions fixes auraient lieu dans le cas des opérations qui sont régularisées. Il s'agirait des expéditions en grosses quantités où il faut tenir compte, dans les installations de chargement et de déchargement, des horaires des trains. C'est dans ces cas que les accords sur les horaires fixes sont fort clairement établis.

M. McCain: Le gouvernement à une époque donnée, soit par l'intermédiaire du ministère de l'Agriculture ou des Transports, avait admis qu'il était nécessaire de fournir plus de wagons au secteur des fruits et légumes, et particulièrement de la pomme de terre, dans les provinces Maritimes. Est-ce que vous avez entendu parler de mesures qui auraient été prises en ce sens ou est-ce qu'on a des plans ou des prévisions en perspective dans ce domaine?

Le président: Monsieur Henderson.

M. K. Henderson: Certainement. La situation relative au transport des pommes de terre s'est quelque peu améliorée, ce qui ne nous empêche pas de chercher encore à améliorer le système. Par exemple, nous travaillons en collaboration avec l'Île-du-Prince-Édouard. Nous travaillons actuellement à regrouper les points d'embarquement, ce qui aura pour effet de faire baisser les coûts et qui rendra également le système plus utile aux agriculteurs et aux destinataires des pommes de terre.

[Texte]

more responsive to the requirements of both the farmers and the receivers of potatoes.

In the area of tree fruits and vegetables, here again it is the type of commodity that has very severe peaks. It also tends to be the type of commodity that requires specialized equipment—either heating, ventilating or refrigeration. There have been some developments in this area, technological developments, using a new type of equipment that is called supertherm, which is just like a large insulated box, that is a much simpler car. This requires the cooling but can retain the initial temperature over an extended period of time. But that kind of commodity is a problem, there is no question that it is a problem.

Mr. McCain: Mr. Chairman, the witness raises two problems. Number one, if you are going to Prince Edward Island to do work with the railroad, then my initial statement in respect to rail line abandonment begins to apply, because the lines in Prince Edward Island are restricted as to the tonnage they can carry and are restricted as to speed. The line has been neglected to the point that it is almost abandoned, and the load tolerance is down to the point that you are not going to move those supertherm cars over the line that presently exists. This is why I do not want to see them going into the oil business or anything else until they can get their own house in order. I would hope that this department would make the strongest possible representations, even to the point of dictation, if necessary, that that must not happen until this railroad can give the service that it historically gave. It has dropped away back—that applies to Prince Edward Island, it applies to the Fredericton-Centreville service. They had insulated boxes, 40 years ago they had the things, but they would not deliver the car within the time frame within which the insulated box would do its job. The supertherm car is not going to work any better, if they can stop that car at McGivney Junction and let it sit for two weeks until somebody decides that they are going to pick it up. Until the point in time when you reinstate the mandatory order of the Department of Transport that perishable goods must move by the earliest train, forget the cars of a supertherm nature or an insulated nature. You have to have the very best there is with all the heat available, because you cannot park that stuff. It will not keep. Even if it does not freeze, it deteriorates as it waits along the line. So you have a conflict; a total neglect of the roadbed at Prince Edward Island, and an injection of a new car, which you cannot haul over the roadbed if it is loaded. So, in effect, you almost have abandonment. The department must take a really hard look—no oil, until we get service.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain.

That completes our first round—okay, it does not complete our first round. Before proceeding, may I take this opportunity to inform members of the committee that we have with us now a group of congressional interns from the United States. These people work for senators and congressmen. They are here on a visit to our nation's capital and I want to take the opportunity to welcome them to the Standing Committee on Transport, and express the hope that their visit here will be productive.

We go now to Mr. Deniger—until 12.00 o'clock.

[Traduction]

Quant aux fruits et légumes, là encore il s'agit de produits pour lesquels les périodes de pointe sont très délimitées. De plus, le matériel nécessaire est très spécialisé, qu'il s'agisse de chauffage, de ventilation ou de réfrigération. Certains progrès technologiques ont été accomplis, par exemple les nouveaux wagons super thermiques qui sont en réalité de grandes boîtes extrêmement bien isolées. Une certaine réfrigération est nécessaire mais il est possible de maintenir la température constante pendant de bien plus longues périodes. Il ne fait pas de doute que le transport de ces produits-là pose un problème.

M. McCain: Monsieur le président, le témoin a soulevé deux problèmes. D'une part, il a dit qu'on avait l'intention de s'occuper des chemins de fer de l'Île-du-Prince-Édouard. Dans ce cas, ce que j'ai dit de l'abandon des lignes de chemins de fer devient particulièrement important car les lignes de l'Île-du-Prince-Édouard sont assujetties à des restrictions de tonnage et de vitesse. Ces voies-là ont été tellement négligées qu'elles sont presque abandonnées aujourd'hui, et la tolérance de charge ne leur permet plus d'accueillir ces wagons super thermiques qui commencent à se répandre. C'est pourquoi je dis qu'il ne faudrait pas qu'ils se lancent dans le transport du pétrole, entre autres choses, tant que cette situation n'aura pas été redressée. J'espère que votre ministère insistera, qu'il ira même jusqu'à ordonner si c'est nécessaire, pour que ces travaux soient effectués et que le service redevienne ce qu'il était jadis. Je vous parle de l'Île-du-Prince-Édouard, je vous parle de la ligne Fredericton-Centreville qui, il y a 40 ans avait des wagons isolés mais dont le service était tellement lent qu'en réalité cela ne servait à rien. Les wagons super thermiques ne fonctionneront pas mieux si on les stationne à McGivney Junction et si on les y abandonne pendant deux semaines. Tant que le ministère des Transports n'exigera pas que les biens périssables soient expédiés immédiatement, vous pouvez oublier les wagons super thermiques ou isolés. Vous pouvez faire appel aux toutes dernières techniques, ce genre de produits ne se conservent tout simplement pas. Et même s'ils ne gèlent pas, ils se détériorent si l'attente est trop longue. Vous avez donc d'une part les voies de chemins de fer qui ont été terriblement négligées à l'Île-du-Prince-Édouard et, d'autre part, ces nouveaux wagons qui sont trop lourds pour ces voies de chemins de fer s'ils sont chargés. Cela mène inévitablement à l'abandon. Le ministère va devoir être très sévère... pas de pétrole tant que le service ne sera pas rétabli.

Le président: Merci, monsieur McCain.

Voilà pour notre premier tour—non, vous avez raison, le premier tour n'est pas terminé. Mais avant de poursuivre, j'en profite pour vous annoncer que nous avons dans l'assistance un groupe d'internes du Congrès américain. Ces personnes travaillent pour les sénateurs et les membres du Congrès américain et sont actuellement en visite dans notre Capitale. Je profite de l'occasion pour leur souhaiter la bienvenue au Comité permanent des transports et pour exprimer l'espoir que leur visite sera fructueuse.

Nous passons maintenant à M. Deniger jusqu'à midi.

[Text]

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman. I will be brief. I apologize for being absent, in fact, I was addressing the congressional interns, and Mr. McDermid, of our Transport committee, will be talking to them this afternoon.

Mr. Chairman, I would like to ask one or two questions about the Mississauga incident.

• 1150

I realize there are limited answers, because there are still some enquiries and investigation. We all remember that on November 10, 1979, the CP freight train which derailed necessitated the evacuation of 240,000 people from the City of Mississauga, and that Justice Grange issued a report. What I am curious and would like to ask the Surface Administrator about is this. Is the rationale behind the minister's decision to appoint a special task force to study the study, on the one hand; and secondly, of the CTC decision, to show cause why these recommendations should not be implemented? Can it not be accused of being some sort of a stalling? Are you not afraid, indeed, that interest will go as time elapses? And thirdly, the Mayor of Mississauga, Hazel McCallion, apparently has asked Transport Canada for some funds to represent the interests of the people of Mississauga at the CTC hearings. Is...

The Chairman: Mr. Deniger, I am going to have to interrupt. I am having some procedural difficulty with your line of questioning.

Mr. Deniger: What is the procedural difficulty you are having?

The Chairman: There is no reference to the Grange Report in our estimates.

Mr. Deniger: I realize that, Mr. Chairman, but your witness, appointed by the minister, is the Surface Administrator, and we are talking about a surface problem. Money will be expended, for sure, on this issue, and we now have one of the members of this special task force, the Surface Administrator, to tell us basically what they are doing.

I can understand the fact that in the estimates book the Grange Report is not mentioned, but I cannot understand why the administrator, who is sitting on the committee and who I am sure would be interested in sharing his knowledge with us, cannot deal with it. I see him nodding with approval. He is obviously anxious to tell us about this.

The Chairman: As chairman, I have no objection to his giving information, obviously. I am, however, trying to keep the questioning relevant to the estimates. I am going to allow you to proceed with your questioning, but it seems to me it would be more appropriate to the appearance of the CTC before the committee.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, in defence of my good friend across the way, I think we are dealing with Surface Transportation. One of the mandates of Surface Transporta-

[Translation]

M. Deniger: Merci, monsieur le président. Je serai bref. Je suis désolé d'avoir été absent, d'ailleurs, si je l'ai été, c'est précisément parce que je m'adressais aux internes du Congrès tout comme M. McDermid, de notre Comité des transports le fera cet après-midi.

Monsieur le président, j'ai une ou deux questions à poser au sujet de l'incident de Mississauga.

Je sais bien qu'on n'a pas encore trouvé toutes les réponses puisque l'enquête et les recherches se poursuivent. Mais nous nous souvenons tous que le 10 novembre 1979, un train de marchandises du CP a déraillé, ce qui a forcé à évacuer 240,000 personnes de la ville de Mississauga. Le juge Grange a publié un rapport au sujet de cet incident. Il y a une chose qui m'intrigue et je pose la question à l'administrateur des transports de surface. Quand le ministre a décidé de nommer un groupe de travail spécial, est-ce qu'il l'a fait pour étudier l'étude et, deuxièmement, est-ce que la CTC a l'intention d'expliquer pour quelle raison ces recommandations ne devraient pas être appliquées? Ne pourrait-on pas l'accuser de perdre du temps à dessein? Ne craignez-vous pas que l'intérêt public ne se fatigue d'attendre? Troisièmement, le maire de Mississauga, Hazel McCallion, aurait demandé des fonds à Transports Canada pour permettre aux gens de Mississauga de se défendre lors des audiences de la CTC.

Le président: Monsieur Deniger, je vais être obligé de vous interrompre car vos questions posent un problème de procédure.

M. Deniger: De quel problème parlez-vous?

Le président: Le budget dont nous sommes saisis ne mentionne pas le rapport Grange.

M. Deniger: Je le sais, monsieur le président, mais notre témoin, qui a été nommé par le ministre, est administrateur des transports de surface. Or, nous parlons précisément d'un problème de transport de surface. Il ne fait pas de doute que des fonds seront dépensés pour résoudre ce problème et nous avons aujourd'hui parmi nous un membre de ce groupe de travail spécial, l'administrateur des transports de surface, qui devrait pouvoir nous dire ce qu'il fait.

Je sais bien que le rapport Grange n'est pas mentionné dans le budget, mais je ne vois pas ce qui empêcherait l'administrateur, qui siège au comité, de nous parler de ce problème; je suis sûr d'ailleurs qu'il le fera volontiers. Il hoche la tête. Je suis certain qu'il souhaite nous en parler.

Le président: Évidemment, en ma qualité de président, je ne voudrais pas empêcher nos témoins de témoigner, mais je dois tout de même essayer de limiter les questions au sujet qui nous occupe. Je vous autorise à poser vos questions, mais il me semble que vous devriez les poser au moment où la CTC comparaitra.

M. Mazankowski: Monsieur le président, à la décharge de mon collègue, je dois reconnaître que nous traitons actuellement des transports de surface. Le département des transports

[Texte]

tion is not only to provide good service but to provide safe service. It seems to me the whole issue of the transportation of dangerous goods does, directly or indirectly, falls somewhat under the aegis of the Surface Administration. I am interested in the questions posed by the hon. member, as I am sure other members are, and if you have any difficulty in making a decision, I can assure you, Mr. Chairman, you will certainly not get any static or objection from this side.

The Chairman: I appreciate that, Mr. Mazankowski, and I have already indicated that I am going to allow the questioning, but I am also going to put Mr. Turner on for a round this afternoon so he can follow up on that, because he asked me yesterday and I told him it would not be in order. If that is the wish of the committee, it is fine with me.

Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Thank you, Mr. Chairman. When I was nodding, I was just trying to give you a sign that I could answer at least some of those questions. If you wish, we could do so. Mr. Deniger is quite right, I am a member of the committee that has been established for this purpose.

First of all, I think the purpose of the committee, certainly in view of what has happened in the press, has not been understood very well. It is definitely not a stalling tactic. In fact, the purpose of the committee was to ensure that there was a mechanism to advise the Minister of Transport on the implementation of the task force recommendations. As the members are aware, it is made up not only of public servants, but we do have a representative, in Mr. Eddy Abbott, of the railway unions. He is a Secretary of the Canadian Railway Labour Association. We have an ex-vice-president of the railways, as well as a member of the academic community specializing in dangerous goods in the chemicals area. The purpose is definitely to advise the minister on implementation.

The committee has met now three times. In fact we met yesterday, and we have been noticing some progress in the implementation of some of the recommendations. Our purpose is to stimulate the various agencies there, in a co-ordinated way, to ensure that in fact things are getting under way. I could give you some progress reports on each of the recommendations. The recommendations, for example, on the placards are going ahead pretty well; the recommendations as to the shippers filing their action plans if ever one of their dangerous commodities got into place, we are now beginning to get some feedback on as to how we should approach this.

• 1155

There is no doubt, however, that the major impact of the Grange commission falls with recommendations numbered 1, 2 and 3. And in order to be implemented those recommendations require that the Canadian Transport Commission which has the mandate of ensuring that railway safety in fact takes place in this country, would have to issue regulations, orders, so that the railways would have to undertake to meet some specifications. In particular I refer to recommendation number 3 which

[Traduction]

de surface a pour tâche, non seulement d'assurer un bon service, mais également d'assurer la sécurité de ce service. Il me semble que directement ou indirectement, toute cette question du transport des produits dangereux relève de l'administration des transports de surface. Les questions de l'honorable député m'intéressent et je suis certain de ne pas être le seul. Monsieur le président, si vous avez du mal à vous décider, je peux vous assurer que vous n'aurez pas d'interférence de notre côté.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Mazankowski, et comme je l'ai déjà dit, j'autorise ces questions mais en même temps, je vais devoir donner la parole à M. Turner cet après-midi pour qu'il puisse poursuivre car je lui avais dit hier qu'il ne pouvait pas poser de questions à ce sujet. Quoi qu'il en soit, si c'est votre désir à tous, je n'ai pas d'objection.

Monsieur Giroux.

M. Giroux: Merci, monsieur le président. Si je vous ai fait signe, c'est pour vous faire savoir que je suis en mesure de répondre à une partie au moins de ces questions. Si vous le voulez bien, je vais le faire. M. Deniger a parfaitement raison, je fais partie du comité qui a été créé à cet effet.

Pour commencer, d'après ce qu'on a pu lire dans la presse, il est évident que les objectifs de ce groupe n'ont pas été bien compris. Il ne s'agit certainement pas d'une tactique ayant pour but de faire perdre du temps. En réalité, le comité a été créé pour que le ministre des Transports ait à sa disposition un groupe consultatif sur l'application des recommandations du groupe de travail. Comme vous le savez, il est constitué d'une part de fonctionnaires, mais également d'un représentant des syndicats des chemins de fer, M. Eddy Abbott. M. Abbott est secrétaire de l'Association des syndicats canadiens des chemins de fer. Nous avons également parmi nous un ex vice-président des chemins de fer et un universitaire spécialiste des produits chimiques dangereux. Nous sommes là pour conseiller le Ministre.

Nous nous sommes rencontrés trois fois jusqu'à présent, dont une fois hier, et nous avons pu constater que certaines recommandations étaient en bonne voie d'application. Nous sommes là pour encourager les différents organismes à agir, pour nous assurer que des progrès se font. Je peux d'ailleurs vous parler de chaque recommandation individuellement. Par exemple, celles qui portent sur les plaques d'identification sont en bonne voie d'application. Quant aux recommandations qui demandent aux expéditeurs de déposer leurs plans d'urgence au cas où un de leurs produits dangereux serait impliqué dans un incident, la démarche la plus appropriée commence à émerger.

Toutefois, il est évident que le fondement du rapport de la commission Grange, ce sont les recommandations 1, 2 et 3. Or, pour appliquer ces recommandations-là, il faut que la Commission des Transports, qui est responsable de la sécurité des chemins de fer, émette des règlements, des décrets qui obligent les chemins de fer à se conformer à certaines spécifications. Je pense en particulier à la recommandation numéro 3 relative à la longueur des trains et aux limites de vitesse dans les zones

[Text]

deals with the train length, as well as the speed limits in urban areas which, in fact, have not been precisely defined by Justice Grange. The CTC has proceeded with a "show cause" hearing, and will be proceeding with an actual public hearing on this matter, I understand, starting on April 21.

The estimate of the CTC is that they should have decisions made within about six weeks to two months after these hearings have taken place. There is already quite a bit of interest right now on the part of shippers. Obviously the railways will be making representations to the CTC, but on the part of shippers and other groups, to address this question of the train length and speed time. So definitely the purpose of the committee is to ensure that in fact action does take place. The CTC is proceeding as quickly as it can to look into this situation. I think it would be improper for me now to address the question of the issues that will be addressed at the CTC hearings.

The Chairman: Yes.

Mr. Giroux: But there are a number of implications with respect to recommendation number 3, which relate to the economics of the railways; which relate to their capacity to move goods and services. We have talked a lot this morning about the through-put time, the effectiveness of the railways, the distribution of goods and so on; and if you impose for safety reasons a number of constraints on that you do affect the economics of the railways. That is the big issue that will be addressed by the CTC and which is of concern to the railways and the shippers.

On the question of the request by Mayor McCallion, Mr. Chairman, I am not in a position to answer at the moment. This matter is before the minister for his consideration, and the minister will be addressing it very quickly. There has been a request, you are quite right. Mr. Deniger, for assistance to represent "the public interest groups" and that matter is now before the minister to see what policy he would apply.

An hon. Member: Will he be seeking counsel as well?

Mr. Giroux: Yes, for legal counsel to assist is making representations in front of the CTC for the public interest groups.

Mr. Deniger: I think it would be very wise for the minister indeed to provide that kind of financial assistance. I think when Mr. Mazankowski was minister he basically had a consumer and public interest lawyer there for the whole hearing, and I think his participation was quite useful.

On another topic which, if it has already been dealt with, Mr. Chairman, again I apologize, because I could not be here all day. So please tell me.

The Chairman: Go ahead, and then I will tell you.

Mr. Deniger: Please tell me. It deals with the car Lada, the Russian, imported, car.

The Chairman: It has not been dealt with. Proceed.

[Translation]

urbaines; ce sont des précisions que le juge Grange n'a pas données. La CCT a déjà eu des audiences qui seront suivies d'audiences publiques qui commenceront, je crois, le 21 avril.

D'après la CCT, il devrait être possible d'annoncer une décision de six semaines à deux mois après la fin de ces audiences. Les expéditeurs ont déjà manifesté pas mal d'intérêt. De toute évidence, les chemins de fer viendront témoigner devant la CCT tout comme les expéditeurs et d'autres groupes d'intérêt qui ont des opinions à faire valoir au sujet de la longueur des trains, de leur vitesse, etc. Notre comité est là pour s'assurer que des mesures sont effectivement prises. La CCT progresse aussi vite qu'elle le peut. Maintenant, il ne m'appartient pas d'exprimer un jugement sur des questions qui seront traitées lors des audiences de la CCT.

Le président: Oui.

M. Giroux: Quoi qu'il en soit, la recommandation numéro 3 ouvre la voie à certaines implications qui ont des répercussions économiques pour les chemins de fer et pour leur habilité à transporter des biens et des services. Nous avons beaucoup parlé ce matin des délais de transport, et l'efficacité des chemins de fer, de la distribution des biens, etc, et dans tous ces secteurs, si vous imposez certaines restrictions pour des raisons de sécurité, vous portez forcément atteinte aux circonstances économiques. Voilà le grand problème auquel se heurte la CCT; c'est une préoccupation que partagent les chemins de fer et les expéditeurs.

Quant à la requête du maire McCallion, monsieur le président, je ne suis pas en mesure de vous répondre pour l'instant. Cette affaire a été portée à l'attention du ministre qui donnera une opinion sous peu. Vous avez parfaitement raison, monsieur Deniger, on a demandé une aide financière pour ces groupes d'intérêt public et le ministre étudie actuellement la politique à suivre.

Une voix: Va-t-il également s'informer de l'aspect juridique?

M. Giroux: Effectivement, il est question également de mettre des conseillers juridiques à la disposition de ces groupes d'intérêt public pour les aider à défendre leur cause devant la CCT.

M. Deniger: Personnellement, je crois que le ministre aurait tout intérêt à accorder cette aide financière. Quand M. Mazankowski était ministre, il avait nommé un avocat pour défendre l'intérêt public et l'intérêt des consommateurs pendant toutes ces audiences et son intervention s'est avérée très utile.

Je change de sujet et si cette question a déjà été traitée, monsieur le président, je m'en excuse car j'ai effectivement été absent toute la journée. N'hésitez pas à me le dire.

Le président: Allez-y, nous vous le dirons.

M. Deniger: Dites-le moi. Il s'agit de la voiture importée de Russie, la Lada.

Le président: On n'en a pas parlé. Allez-y.

[Texte]

Mr. Deniger: Thank you. I understand that the service administration at Transport Canada has found several defects with the Lada, which is a Russian-made car imported into Canada. I have in my constituency a Lada dealer, and I am interested in basically the problems with the car and the actions that Transport Canada want to take. The only information I have is a press release and extracts from a conversation between a Mr. Bain of Transport Canada, who is with either your department or public affairs, and a CBC reporter. So if Mr. Giroux can help me, I would be grateful.

Mr. Giroux: I would ask, if you agree, Mr. Chairman, that Mr. Bélec who is responsible for the traffic safety branch to answer that question, as he is probably much more familiar with what is happening than I am.

The Chairman: Mr. Bélec.

• 1200

Mr. Gaétan Bélec (Director General, Highway Transportation, Transport Canada): Mr. Chairman, on the question of the Lada car, we did tests on the Lada car and discovered that it did not meet the Canadian safety requirements. More specifically, I think the item that was failing was the release of the windshield upon impact. Following a series of tests and that particular discovery, we had discussions with the manufacturer and the dealers in Canada, and the company has agreed to recall all the vehicles. You used the plural form. As far as we are concerned, I think that was the only defect that we uncovered. The car has been recalled and is being fixed by the dealer at the dealer's charge.

Mr. Deniger: I am somewhat ignorant about that issue, but a car like that, which is Russian made, before it is accepted into Canada do you proceed with all sorts of safety tests or do you wait until the car is here and sold before you proceed with those tests?

Mr. Bélec: Mr. Chairman, under the current legislation, the manufacturer and the importers have to certify that the cars they bring into this country, or are manufactured for sale in this country, meet the safety requirements. There is certification by the company, and afterwards we do some verification.

Mr. Deniger: I am interested. Did you say the manufacturer and the importer?

Mr. Bélec: Or the importer.

Mr. Deniger: In this case was it the importer or the manufacturer? Who was the importer?

Mr. Bélec: Oh, I would have no idea. There must be a multitude of them, not a multitude but there is certainly more than one.

Mr. Deniger: Is the individual car dealer the importer?

Mr. Bélec: No, I think there must be a wholesale importer also. I can get that information for you.

[Traduction]

M. Deniger: Merci. Je crois que le service responsable de Transports Canada a découvert plusieurs défauts dans la Lada, une automobile importée de Russie. Dans ma circonscription, il y a un concessionnaire Lada et j'aimerais savoir quels problèmes on a découverts dans cette automobile et quelles mesures Transports Canada a l'intention de prendre. Tout ce que je sais vient d'un communiqué de presse et de certains extraits d'une conversation qui a eu lieu entre M. Bain de Transports Canada, qui appartient à votre service ou aux affaires publiques, et un journaliste de Radio-Canada. Quoi qu'il en soit, si M. Giroux peut me donner des précisions, je lui en serai reconnaissant.

M. Giroux: Monsieur le président, je pense que M. Bélec, qui est responsable de la direction de la sécurité, sera mieux en mesure de répondre à cette question.

Le président: Monsieur Bélec.

M. Gaétan Bélec (directeur général, Transports routiers, Transports Canada): Monsieur le président, nous avons fait des essais avec la Lada et nous avons découvert qu'elle ne se conformait pas au règlements canadiens sur la sécurité. Plus particulièrement, nous nous sommes aperçus que le pare-brise ne résistait pas suffisamment à un impact. À la suite d'une série de tests, nous avons contacté le fabricant et les concessionnaires installés au Canada et la compagnie a accepté de rappeler tous les véhicules. Vous avez parlé au pluriel, mais je pense que c'est le seul défaut que nous ayons découvert. Le véhicule a été rappelé et les concessionnaires vont effectuer la modification gratuitement.

M. Deniger: Je connais mal la question, mais j'imagine qu'avant de laisser entrer au Canada une automobile étrangère, russe dans ce cas, vous devez procéder à toute une série de tests de sécurité. Est-ce que vous attendez que la voiture soit déjà vendue pour procéder à ces tests?

M. Bélec: Monsieur le président, la loi actuelle exige que le fabricant et les importateurs certifient que les véhicules importés dans ce pays et destinés à la vente dans ce pays se conforment à tous les règlements de sécurité. La compagnie effectue cette certification et, par la suite, nous faisons des vérifications.

M. Deniger: Cela m'intéresse. Vous avez parlé du fabricant et de l'importateur?

M. Bélec: Ou de l'importateur.

M. Deniger: Dans ce cas, s'agissait-il de l'importateur ou du fabricant? Qui est l'importateur?

M. Bélec: Je n'en ai aucune idée. J'imagine qu'il doit y en avoir plusieurs, en tous les cas, plus d'un.

M. Deniger: Est-ce que les concessionnaires sont également importateurs?

M. Bélec: Non, je crois qu'il doit y avoir un importateur de gros. Je peux m'informer.

[Text]

Mr. Deniger: Please, I would be interested. So, the people who are now driving Ladas, what do they do? Will they get a recall letter as you do if you bought a Chrysler, a Pontiac or a Ford? Will they get a letter and then go to their dealer and that dealer will then correct whatever has to be done?

Mr. Bélec: That is correct.

Mr. Deniger: Do you know what the cost of the repair to the Ladas will be and who will bear those costs? Will it be the dealer or the manufacturer?

Mr. Bélec: I would not know who will bear the cost, but the owner of the vehicle will not bear the cost. It would either be the dealer or the manufacturer.

Mr. Deniger: I see it is 12 o'clock, Mr. Chairman. Thank you for allowing me to ask these few questions, and I apologize for not being here all morning.

The Chairman: It is quite all right, Mr. Deniger. I want to thank our witnesses and I want to thank members of the committee as well and remind you that our next meeting, our fiftieth of this session, is scheduled for 3.30 p.m. here. Until then the meeting is adjourned to the call of the Chair.

AFTERNOON SITTING

• 1537

The Chairman: Order, please. We shall resume consideration of our order of reference relating to the estimates for the fiscal year ending March 31, 1982. As members know, we are on Votes 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95 and L100 under the Surface Transportation Program.

We have with us this afternoon the same officials as we had this morning so I will not introduce them again, except to say that leading the officials is M. Robert Giroux, Administrator of the Surface Transportation Administration in the department.

Before proceeding with questions, Mr. Giroux and Mr. Henderson have answers to some questions that were asked previously. I would be disposed at this time to ask them to put those answers on the record, if the committee is agreed.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Go ahead, Mr. Giroux, please.

Mr. Giroux: Thank you, Mr. Chairman.

First of all, I would like to correct information that I gave Mr. McRae this morning. When I said \$250 million for a thousand hopper cars, I actually tripled the price of the hoppers cars. The average price of a hopper car is about \$65,000, so for a thousand hopper cars it would be about \$65 million. I would like to correct the record on that.

Secondly, I think it was Mr. McCain who asked about CN's corporate net income or profits. For 1980, it is \$192.7 million and projected for 1981, \$194.8 million. I said roughly about \$160 million. I just wanted to make sure I got that properly on the record.

[Translation]

M. Deniger: Si vous le voulez bien, cela m'intéresse. Bon, que doivent faire les gens qui sont actuellement propriétaires d'une Lada? Vont-ils recevoir une lettre comme celle que Chrysler, Pontiac ou Ford envoient? Vont-ils recevoir une lettre qui leur demandera d'aller chez leur concessionnaire qui effectuera la modification voulue?

M. Bélec: Exactement.

M. Deniger: Savez-vous quel sera le coût de cette modification et qui défraiera ces coûts? Le concessionnaire ou le fabricant?

M. Bélec: Je ne sais pas qui paiera les coûts, mais ce que je sais, c'est que le propriétaire de l'automobile n'aura rien à payer. Ce sera soit le concessionnaire, soit le fabricant.

M. Deniger: Je vois qu'il est midi, monsieur le président. Je vous remercie de m'avoir autorisé à poser ces questions et je m'excuse encore une fois d'avoir été absent toute la matinée.

Le président: Il n'y a pas de quoi, monsieur Deniger. Je remercie nos témoins et également les membres du comité et j'en profite pour vous rappeler que notre prochaine réunion, notre cinquantième de cette session, aura lieu à 15 h 30 dans cette même salle. La séance est levée.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous reprenons l'étude, conformément à notre ordre de renvoi, des prévisions budgétaires pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982. Comme vous le savez, nous en sommes aux crédits 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95 et L100, Programme des transports de surface.

Nous avons avec nous cet après-midi, les mêmes fonctionnaires que ce matin et donc je ne vais pas vous les présenter à nouveau, bien que j'aimerais préciser que M. Robert Giroux, directeur de l'Administration des transports de surface du ministère dirige la délégation cet après-midi.

Avant de passer aux questions, M. Giroux et M. Henderson vont nous donner des réponses à certaines questions que nous avons déjà posées. J'aimerais les entendre maintenant de façon que les réponses soient consignées au procès-verbal, si le Comité en convient.

Des voix: D'accord.

Le président: Allez-y, monsieur Giroux, s'il vous plaît.

M. Giroux: Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, j'aimerais corriger la réponse que j'ai donnée à M. McRae ce matin. Lorsque j'ai dit 250 millions de dollars pour l'achat de wagons-trémies, j'ai en fait triplé le prix de ces wagons. Le prix moyen d'un wagon-trémie est de \$65,000 et donc 1,000 wagons-trémies coûteraient 65 millions de dollars. Je voulais donc rectifier.

Deuxièmement, je crois que c'est M. McCain qui a posé une question sur le revenu net ou les bénéfices du CN. En 1980, ces bénéfices étaient de 192,7 millions de dollars et en 1981, on prévoit 194,8 millions de dollars. J'ai dit environ 160 millions

[*Texte*]

The question was asked by Mr. Gass, I think, about the delivery of the new vessel. The best date we have now with respect to the vessel that will replace the *Abegweit* on the P.E.I. ferry service is early December, 1981. We should have the shakedown period during the month of December and the full-time service is planned to start January 1, 1982. With respect to details of crewing and manpower, the answer given by Mr. George this morning is about the best one we have at this time. We should have, within about a month, some more details on the actual operational plan for the vessel.

I will continue on this. Mr. Bélec has something also.

• 1540

Mr. McKnight raised yesterday some questions about the CN Dodsland subdivision to Dewar Lake. The issue here is a connection at Dodsland to join the CP Kerrobert line. The action to date is that the western division of the Canadian Transport Commission is to review the status of the CN Dodsland subdivision between Biggar and Dodsland. If the CTC decides that it is to be placed in the basic network, CN will then have to proceed to rehabilitate Dodsland to Dewar Lake.

Mr. Mazankowski: Does the Administrator know where Dodsland is, Mr. Chairman?

The Chairman: I do not know. Do you know where Dodsland is?

Mr. Giroux: I know it is in Saskatchewan.

Mr. Mazankowski: I suggest he should take a trip out there and do a first-hand inspection, then he would be really familiar with all these great communities in the western hinterland.

The Chairman: Obviously between April 24 and May 12 we will not be meeting as a committee. He may be able to do so then.

Mr. Mazankowski: I am sure that Mr. McKnight would genuinely appreciate Mr. Giroux's first-hand interest in those very important subdivisions. I am sure he would find it very enlightening.

Mr. Giroux: There is nothing I would like better, Mr. Chairman.

As I was saying, the CN will then have to proceed to rehabilitate Dodsland to Dewar Lake to the standard of the CP with the construction of a connection and a transfer of ownership to CP. The CP Matador-Wartime to Kyle, some 30.4 miles, the issue here is the connection at Wartime to join the CN Elrose line. CTC has agreed to abandon the CP Matador subdivision between Wartime and Gunnworth—that is 7.5 miles—and the CP Norrow Subdivision between Gunnworth and Mildren, subject to CP proceeding to rehabilitate the CP Matador line between Wartime and Kyle to the standard

[*Traduction*]

de dollars. Je voulais simplement m'assurer que c'était bien noté au procès-verbal.

M. Gass, je crois, a posé une question sur la livraison d'un nouveau navire. La date la plus optimiste que nous ayons sur la livraison du navire qui remplacera le *Abegweit* sur le service traversier de l'Île-du-Prince-Édouard, c'est le début du mois de décembre 1981. Nous prévoyons une période de rodage au mois de décembre et un service complet au début du mois de janvier 1982. Quant aux détails sur la formation des équipages et la main-d'œuvre, la réponse donnée par M. George ce matin est tout ce que nous pouvons vous dire maintenant. Nous devrions avoir d'ici un mois, des détails plus nombreux sur le plan de fonctionnement du navire.

Je vais continuer. M. Bélec a également quelque chose à dire.

M. McKnight a posé quelques questions hier au sujet de la voie secondaire du CN de Dodsland à Dewar Lake. Ce qui est en jeu ici, c'est un relais à Dodsland qui permettrait de rejoindre la voie du CP à Kerrobert. Jusqu'à présent, la division de l'Ouest de la Commission canadienne des transports doit étudier la question de la voie secondaire du CN de Dodsland entre Biggar et Dodsland. Si la Commission canadienne des transports décide que cette voie doit rejoindre le réseau principal, alors le CN devra remettre en service la voie de Dodsland à Dewar Lake.

M. Mazankowski: L'administrateur sait-il où se trouve Dodsland, monsieur le président?

Le président: Je ne le sais pas. Savez-vous où se trouve Dodsland?

M. Giroux: Je sais que c'est en Saskatchewan.

M. Mazankowski: Je lui suggère de se rendre là-bas pour effectuer une inspection personnelle ce qui lui permettrait de bien connaître toute les grandes localités de l'arrière pays de l'Ouest.

Le président: Puisqu'il est évident que du 24 avril au 12 mai nous n'allons pas nous réunir en comité, il aura le loisir d'y aller à ce moment-là.

M. Mazankowski: Je suis persuadé que M. McKnight serait particulièrement reconnaissant de tout intérêt que pourrait manifester M. Giroux à l'égard de ces sous-divisions très importantes. Je suis convaincu qu'il trouverait l'expérience très révélatrice.

M. Giroux: Rien ne me plairait mieux, monsieur le président.

Comme je le disais, le CN devra alors remettre en service la voie de Dodsland à Dewar Lake en se conformant aux normes du CP, c'est-à-dire en construisant une voie de raccord dont la propriété serait transférée au CP. Maintenant quant au trajet du CP de Matador-Wartime à Kyle, à quelque 30.4 milles, il s'agit ici d'une voie secondaire rattachant Wartime à la ligne du CN à Elrose. La Commission canadienne des transports a accepté que soit abandonné le service Matador du CP entre Wartime et Gunnworth, c'est-à-dire 7.5 milles et l'abandon de la voie de Norrow à Gunnworth et Mildren, à condition que le

[Text]

of CN. This will involve the construction of a connection and a transfer of ownership to the CN.

These rehabilitation activities will be covered, I would expect, Mr. Farquhar, in the future rehabilitation agreements to be negotiated between the federal government and CN and CP to use the \$17 million-odd that is in our estimates for that purpose.

The Chairman: Mr. Farquhar indicated an affirmative answer.

Mr. Giroux: Mr. Bélec has an answer to Mr. Deniger on the Lada question and Mr. Henderson also has some information with respect to the railway employees pensions which is a matter that was raised by two or three members yesterday and today.

The Chairman: Let us take the Lada question first. Mr. Bélec.

Mr. Bélec: Mr. Chairman, it is a very simple matter with respect to the Lada question. There is a sole importer for Lada and it is Lada Cars of Canada. They are located in Ajax, Ontario, and they are the company that certifies all the vehicles imported on behalf of the Lada manufacturer. The cost of the recall we estimate will be about \$25 to \$50 per vehicle and there are somewhere between 18,000 to 20,000 vehicles involved. For the record, I believe this should be stated and so inscribed. That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Henderson.

Mr. Henderson: Thank you, Mr. Chairman. In response to some questions raised by both Mr. Benjamin and Mr. Blaikie concerning the CN pensioners and the pass rights they have on VIA Rail, I can provide a little more background information.

The privileges of the present CN and CP employees and CN and CP pensioners are a matter of negotiation and agreement between CN and CP and their respective unions. VIA has agreed to honour passes that would be issued by CN and CP, providing that the railways reimburse VIA at 50 per cent of the applicable tariff on selected routes. There are currently discussions under way between VIA and CN and CP concerning level of reimbursement and these discussions are continuing now.

With respect to the benefits that accrue to employees, CN pensioners and CN employees are entitled to passes on VIA trains that run over former CN routes. Similarly the CP pensioners and employees are entitled to passes on VIA trains that run over the former CP routes. VIA employees are entitled to pass privileges over the full network that is operated by VIA rail.

• 1545

The issue was raised with respect to the restrictions that are placed on passes, and particularly the restrictions that would apply to the purchase of accommodation over and above coach accommodation.

[Translation]

CP remet la voie entre Wartime et Kyle en état, conformément aux normes du CN. A cette fin, il faudrait construire une voie dont la propriété serait remise au CN.

Je m'attends, monsieur Farquhar, à ce que ces remises en état fassent l'objet des nouvelles ententes de remises en état que le gouvernement fédéral et le CN et le CP devront négocier en vue de dépenser les quelque 17 millions de dollars qui figurent dans nos prévisions budgétaires à cette fin.

Le président: M. Farquhar a opiné.

M. Giroux: M. Bélec a une réponse à l'intention de M. Deniger sur Lada et M. Henderson a également des renseignements sur le régime de retraite des employés de chemins de fer qu'avaient soulevé deux ou trois députés hier et aujourd'hui.

Le président: Parlons d'abord de Lada. Monsieur Bélec.

M. Bélec: Monsieur le président, la question Lada est très simple. Il n'y a qu'un seul importateur de Lada, Lada Cars of Canada. Cette entreprise se trouve à Ajax en Ontario et certifie tous les véhicules importés pour le compte du fabricant Lada. Nous évaluons entre \$25 à \$50 par véhicule le coût du rappel qui touchera quelque 18,000 à 20,000 véhicules. Je crois qu'il faut le préciser afin que cela figure au procès-verbal. C'est tout, monsieur le président.

Le président: Monsieur Henderson.

M. Henderson: Merci, monsieur le président. En réponse à quelques questions soulevées par M. Benjamin et M. Blaikie sur les retraités du CN et leurs privilèges de laissez-passer sur le réseau VIA Rail, je peux vous donner quelques renseignements de fond.

Les privilèges des employés actuels et des employés à la retraite du CN et du CP sont matière à négociation entre le CN et le CP et leur syndicat respectif. VIA a convenu d'accepter les laissez-passer que délivreraient le CN et le CP, à condition que ces deux sociétés remboursent à VIA, 50 p. 100 du tarif sur certains parcours. Il y a actuellement des discussions entre VIA et CN et CP sur le montant du remboursement, discussions qui se poursuivent.

Quant aux avantages des employés, les employés à la retraite du CN et les employés du CP ont droit à des laissez-passer sur les trains VIA qui empruntent les anciens parcours du CN. Pareillement, les employés à la retraite et les employés du CP ont droit à des laissez-passer sur les trains de VIA qui empruntent les anciens parcours du CP. Les employés de VIA ont droit à des laissez-passer sur tout le réseau exploité par VIA Rail.

La question portait sur les restrictions imposées à l'octroi de laissez-passer, et plus particulièrement aux restrictions dans le cas de l'achat de places supérieures aux places ordinaires.

[Texte]

Prior to the establishment of VIA Rail, a railway pass holder, either an employee or a pensioner, could reserve accommodations up to the level of a roomette without any time restriction attached to that reservation.

With the creation of VIA Rail, a pensioner of CN or CP can reserve an upper berth. A pensioner with a dependant can reserve an upper and a lower berth or a roomette. Normally such reservations have no time restriction with the exception that on certain selected routes, reservations cannot be made in advance of seven days before the commencement of the trip. These routes would normally be the high utility routes and would involve peak periods as well.

The VIA employees who have more than five years of service can reserve up to the quality of the roomette without any time restriction and employees of VIA Rail with less than five years of service can only reserve on the same day as the commencement of the trip.

There are restrictions that can apply during peak periods such as, for example, the summer months and heavily-utilized trains such as the western transcontinental. In fact, the specific entitlements that the employees can take advantage of are described in a circular that has been issued by VIA Rail and has been sent to all of the employees of each of the railways and VIA Rail. It has been made known to all the travel agents so that when a pass holder appears to purchase a ticket the specific terms and conditions would be known.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Henderson.

Mr. Giroux: Mr. Chairman, if I may.

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: There was one final question that Mr. McKnight asked yesterday referring to the 1979-80 annual report of Transport Canada. He was interested in the sentence that said that the Grain Transportation Directorate had prepared and processed internal government programs pertaining to grain handling and transportation valued at approximately \$340 million. I have the details of this. It is short, I can read it into the record. This really reflects the Grain Transportation Directorate's program involvement in its dual role as the Transport Canada element and also as a component of the grains group which, of course, means that they are working in co-operation with the Department of Industry Trade and Commerce and Agriculture Canada.

The programs involved were the acquisition of 2,000 grain hopper cars by the Canadian Wheat Board valued at \$88 million and the 2,000 cars leased by the government on a long-term lease basis valued at million capital cost. The boxcar rehabilitation program of \$15 million at that time which is shared 50-50 with the railways; the office of the Grain Transportation Co-ordinator at about \$4 million. It is a four-year program at roughly one million dollars a year. As I indicated this morning it is now about \$1.4 or \$1.5 million per

[Traduction]

Avant la création de VIA Rail, un détenteur de laissez-passer de chemins de fer, qu'il s'agisse d'un employé ou d'un employé à la retraite, pouvait réserver une place, même une chambrette, sans qu'aucune restriction de temps ne touche cette réservation.

Avec la création de VIA Rail, un employé à la retraite de CN ou de CP, peut réserver une couchette supérieure. Un employé à la retraite avec une personne à charge peut réserver une couchette supérieure et une couchette inférieure ou encore une chambrette. Naturellement, une telle réservation n'a aucune limite de temps, sauf sur certaines routes pour lesquelles on ne peut faire la réservation plus tôt que 7 jours avant le commencement du voyage. Les routes en question sont en général des routes très fréquentées et il y a également la question des périodes de pointe qui rentrent en jeu.

Les employés de VIA qui justifient de plus de 5 années de service peuvent réserver jusqu'au niveau d'une chambrette sans aucune restriction de temps et les employés de VIA Rail qui ont moins de 5 années de service ne peuvent réserver que le jour même du début du voyage.

Certaines restrictions ne s'appliquent que pendant les périodes de pointe, telles que par exemple les mois d'été et sur les trains très fréquentés tels que le transcontinental. En fait, les privilèges spéciaux dont peuvent se prévaloir les employés sont décrits dans une circulaire publiée par VIA Rail et envoyée à tous les employés des deux chemins de fer de VIA Rail. Les conditions ont également été portées à la connaissance de tous les agents de voyage de façon que lorsqu'un détenteur de laissez-passer se présente pour acheter un billet, on connaisse les conditions précises de l'achat.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Henderson.

M. Giroux: Monsieur le président, avec votre permission.

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Il y a encore une question que M. McKnight a posé hier sur le rapport annuel de 1979-1980 du ministère des Transports. La phrase qui l'intéressait disait que la direction générale de la manutention et du transport des grains avait élaboré et exécuté des programmes gouvernementaux internes portant sur la manutention et le transport des grains, programme évalué à environ 340 millions de dollars. J'ai ici les détails de cette dépense. C'est court et je pourrais peut-être la lire. Cette dépense reflète en réalité le double rôle de la direction générale, à titre d'élément du ministère des Transports et à titre de composante du groupe des céréales, ce qui signifie bien sûr qu'elle travaille en collaboration avec le ministère de l'Industrie et du Commerce et le ministère de l'Agriculture.

Il s'agissait de l'achat de 2,000 wagons-trémies pour le transport des céréales par la Commission canadienne du blé d'une valeur de 88 millions de dollars et de la location à long terme par le gouvernement de 2,000 wagons nécessitant une mise de fonds de 108 millions de dollars. Le programme de remise en état des wagons marchandises qui a coûté 15 millions de dollars à l'époque est partagé à 50 p. 100 par les sociétés de chemins de fer; le bureau du coordonnateur du transport des grains a coûté environ 4 millions de dollars. Il

[Text]

year. The branchline rehabilitation program of \$70 million, and at that time the Prince Rupert grain terminal at Ridley Island at an average of about \$55 million.

I would just like to make it clear that these were not meant to be direct Transport Canada expenditures but they were from a program sense involved very heavily in the allocation and in the development of these programs as part of Transport Canada and as part of the grains group. It adds up to about \$340 million.

Mr. McKnight: On a point of order, Mr. Chairman, what minister is in charge of the grain transportation group?

Mr. Giroux: The Grain Transportation Directorate is under the Department of Transport, therefore under the charge of the Minister of Transport. As part of the grains group in which they work with the other two departments, the minister responsible for the Wheat Board, the Honourable Hazen Argue, who is the Minister responsible for that activity. It is a dual type of activity that they are involved in.

• 1550

The Chairman: Thank you. Mr. McKenzie, you have 15 minutes.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. There have been some questions raised in committee and in the House in regard to CN's proposing to purchase Gulf Oil, and we have some very serious concerns about this, with all the advance publicity that has been going on for some time. I raised it in the House on the 3rd, and the parliamentary secretary was to get me some answers. I have not received anything yet. What we are concerned about is a repeat of Petrofina where there was lots of advance notice. There are reports of some individuals who were notified of Petro-Canada's purchasing Petrofina and they really cleaned up on the stock market.

We have no objections to CNR properly investing the pension funds in sound investment. There is nothing wrong with that. The only unfortunate part about it is that the pensioners are not getting any benefits whatsoever out of the profits from any investments because there is hardly any indexing at all, and they are amongst the lowest paid pensioners in Canada. What is disturbing as we are walking into another Petrofina deal is all these news reports like the one saying that CN reportedly has a role in bid to buy Gulf Canada. That goes back to December 1980. Then in the *Financial Times* of December 22, 1980:

CN bids for Gulf. CN Railway Company has joined with private interests in planning to purchase of a large stake in Gulf Canada Limited.

As early as last fall, Mr. Chairman and Mr. Giroux, speculation began on Gulf shares. The proposed government take-

[Translation]

s'agit d'un programme de 4 ans qui coûtera environ 1 million de dollars par année. Comme je l'ai dit ce matin, ce programme coûte maintenant environ 1.4 ou 1.5 million de dollars par année. Le programme de remise en état des embranchements se chiffre à 70 millions de dollars et à l'époque le terminal de Prince Rupert à l'Île Ridley a coûté en moyenne 55 millions de dollars.

Je veux qu'il soit bien compris qu'il ne s'agit pas là de dépenses directes du ministère des Transports, mais que ces dépenses sont tirées d'un programme très axé sur l'allocation et le développement de ces programmes dans le cadre du ministère des Transports et du groupe des céréales. Tout cela se chiffre à environ 340 millions de dollars.

M. McKnight: J'invoque le Règlement, monsieur le président, quel ministre est responsable du groupe de transport des grains?

M. Giroux: La direction générale du transport des grains relève du ministère des Transports et donc relève de la responsabilité du ministre des Transports. A titre de membre du groupe des grains, la direction générale travaille avec deux autres ministères et le ministre responsable de la Commission canadienne du blé, l'honorable Hazen Argue est également le ministre responsable de ce secteur. Il s'agit d'une activité à deux volets.

Le président: Merci. Monsieur McKenzie, vous avez 15 minutes.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président. On a posé des questions en comité et à la Chambre au sujet de l'achat de Gulf Oil que propose CN, ce qui nous préoccupe très gravement vu toute la publicité que l'on voit déjà depuis un certain temps. J'ai soulevé la question à la Chambre le 3 et le secrétaire parlementaire devait me donner des réponses. Je n'ai encore rien reçu. Nous craignons de revoir ce qui s'est passé dans le cas de Petrofina alors qu'il y a eu un long préavis. On entend dire que certains individus ont été prévenus de l'achat de Petrofina par Petro-Canada et qu'ils ont vraiment frappé une mine d'or à la bourse.

Nous ne nous opposons pas du tout à ce que le CN investisse de façon appropriée les fonds de pension dans de bons investissements. Il n'y a rien à redire là. Ce qui est malheureux, c'est que les employés à la retraite ne retirent presque aucun avantage des bénéfices tirés de ces investissements puisqu'il n'y a presque pas d'indexation et qu'ils sont parmi les retraités les moins bien payés du Canada. Ce qui est ennuyeux, alors que nous nous acheminons vers une autre transaction du genre Petrofina, ce sont tous les rapports dans les journaux voulant que le CN a fait une offre pour acheter Gulf Canada. Cela remonterait au mois de décembre 1980. Ensuite, il y a dans le *Financial Times* du 22 décembre 1980:

Le CN fait une offre sur Gulf. La société des chemins de fer canadiens nationaux s'est jointe à des intérêts privés pour planifier l'achat d'une large part de Gulf Canada Limited.

Dès l'automne dernier, monsieur le président et monsieur Giroux, la spéculation commençait dans les actions de Gulf.

[Texte]

over has made the shares churn up and down for the last five months and this is . . . Some people cannot understand it; some analysts cannot understand it. I do not know why they cannot understand it because the CN was talking about purchasing it. So it is pretty easy to understand. Now neither Gulf nor CNR has supported or denied these developments. As I am the spokesman for railway pensioners in the Conservative Party, I have to deal with these people and they are very concerned about what is happening with their pension fund. I presented a motion in the House of Commons today for the Minister of Transport to launch an inquiry as to whether CN is going ahead with this. Unfortunately it was turned down. I just want to remind Mr. Giroux and members of the committee here of what went on with the Petrofina deal. I refer to such articles as appeared in *The Gazette* of Montreal in February:

Motorists will get stung. Instead, motorists everywhere, even those who buy from Imperial, Shell or some other private sector company, will be stung by the federal plan.

I do not want to see the pensioners stung, Mr. Chairman. The media did a real research job on this Petrofina deal, which was one of the poorest business arrangements we have witnessed for some time. In *The Vancouver Sun* they pointed out it was an odd way to run an enterprise, all these advance warnings for people to buy up on shares. There were reports from different columnists, and none of these reports repudiated that the employees of Petrofina were advised to buy up shares so that they could clean up. Who knows? This very same thing could be going on with this Gulf deal. A Montreal investment firm president writes to Lalonde that illegal profits were made on the Petrofina purchase. I guess that is because of these inside tipoffs: Petrofina sale is to be probed, Corporate Affairs head says; Mr. Ouellet says his officials are looking into whether all shareholders of Petrofina Canada Incorporated get a fair shake in Petro-Canada's takeover of the oil company earlier this year.

So this is very disturbing. You would think that after the Petrofina fiasco the government would be making some announcement and taking some steps. Instead, all we have run into is a blank wall of silence which does nothing but create suspicion. There should be a firm statement from the Minister of Transport, and possibly the Minister of Finance may have some involvement with this, I do not know.

• 1555

So can you fill me in, Mr. Giroux, as to what steps the minister is taking to find out from CNR what they are doing about their proposed purchase of Gulf?

Mr. Giroux: Mr. Chairman, I think Mr. Bockstael would like to say something on that at this stage.

The Chairman: I think it is more appropriate that that kind of question with policy and political implications should be

[Traduction]

La prise en charge gouvernementale prévue a fait monter et baisser les actions au cours des cinq derniers mois et c'est . . . certains particuliers et même certains analystes n'y comprennent rien. Je ne sais pas pourquoi on n'y comprend rien alors que le CN parlait d'acheter l'entreprise. C'est plutôt assez facile à comprendre. Or ni Gulf ni le CN n'a confirmé ni nié cette éventualité. Puisque je suis le porte-parole des employés à la retraite des chemins de fer au sein du Parti conservateur, je dois faire affaire avec les employés à la retraite et ceux-ci sont très inquiets de ce que l'on se propose de faire avec le régime de pension. J'ai présenté une motion à la Chambre des communes aujourd'hui afin de demander au ministre des Transports d'entreprendre une enquête afin de savoir si le CN a l'intention de donner suite à cette affaire. Malheureusement, ma motion a été défaite. Je tenais simplement à rappeler à M. Giroux et aux membres du comité ici présents ce qui s'est passé dans la transaction Pétrofina. Je veux parler d'articles tels que ceux publiés dans la *Gazette* de Montréal au mois de février:

Les automobilistes seront les victimes. Maintenant, les automobilistes partout, même ceux qui achètent chez Imperial, Shell ou une autre entreprise privée seront les victimes du plan fédéral.

Je ne veux pas que les employés à la retraite soient des victimes, monsieur le président. La presse a fait beaucoup de recherches sur la transaction Pétrofina qui est l'une des ententes commerciales les plus mauvaises que nous ayons vues depuis longtemps. Dans le *Vancouver Sun*, on faisait remarquer que c'était une façon bien bizarre d'administrer une entreprise que de prévenir à l'avance les gens d'acheter des actions. Qui sait? C'est peut-être la même chose qui se passe dans le cas de Gulf. Le président d'une maison d'investissements à Montréal écrit à Lalonde que des bénéfices illégaux ont été tirés de l'achat de Pétrofina. Je suppose que c'est à cause des tuyaux: On doit faire enquête sur la vente de Pétrofina nous dit le chef de Corporations et Consommation; M. Ouellet déclare que ses fonctionnaires étudient la question de savoir si tous les actionnaires de Pétrofina Canada Incorporée ont obtenu leur juste part dans la prise en charge de cette société pétrolière par Petro-Canada plus tôt cette année.

C'est très inquiétant aussi. On aurait pu penser qu'après le fiasco de Pétrofina, le gouvernement aurait divulgué quelques faits et pris quelques mesures. Au lieu de cela, tout ce que nous trouvons, c'est un mur de silence, ce qui ne fait qu'engendrer des soupçons. Le ministre des Transports et peut-être même le ministre des Finances devraient faire une déclaration très ferme à cet égard.

Monsieur Giroux, pouvez-vous nie dire quelles mesures le ministre prend-il afin de découvrir si le CN a toujours l'intention d'acheter Gulf?

M. Giroux: Monsieur le président, je crois que M. Bockstael voudrait dire quelque chose à ce sujet.

Le président: Il vaut mieux que ce soit le secrétaire parlementaire plutôt qu'un fonctionnaire qui réponde à ce genre de questions ayant trait aux politiques. Monsieur Bockstael.

[Text]

answered by the parliamentary secretary rather than by an official, Mr. Bockstael.

Mr. Robert Bockstael (Parliamentary Secretary to the Minister of Transport): Thank you, Mr. Chairman. I must agree with the chairman that these officials here are in the surface administration and would not get involved in what a Crown corporation such as the CNR would be doing with its investments.

The member from Winnipeg-Assiniboine asked the question and made a motion today about launching an inquiry. I have not had an opportunity to confer with the minister since the Question Period this afternoon, but that proposal was turned down. My personal inquiries to find out if there was any validity to the CN entertaining such an idea did not obtain an answer on that possibility.

While I am here, the other day, when the minister was away to Winnipeg, the member inquired or made suggestions that the minister should urge the CNR to increase its pensions to its employees. When I went over that material, it became obvious that the CNR pensions are a matter of negotiations between the unions and the CNR, the railway company, and fall more directly under the Minister of Labour, if there are difficulties. It is not within the purview of the Minister of Transport to dictate to the CNR what they should be doing with their pensions and it should be left to that kind of negotiation.

I did indicate, in answering that question, that the CNR had in previous years made adjustments to the pensions, which they were not obliged to do, because they recognized that their former employees' pensions were not keeping up with the rate of inflation.

In this instance, I cannot give you more information at the present time on whether CNR is contemplating doing anything with Gulf.

Mr. McKenzie: That is fine. Thank you for that answer. You said you could not get any information on the validity of these continuous news reports and you said you received no answer. Whom did you contact for an answer—the president of CNR or the Minister of Transport? We are more concerned right now in regard to the CNR proposing to take over Gulf so there is not another Petro-Can fiasco. That is what I am concerned with right now.

Are you telling me that CNR, by law, has the authority to work on a deal like this strictly on its own, that if they desire to purchase an oil company, they can do that on their own without any permission from any federal department? Could you tell me whom you spoke to in regard to the validity of these news reports?

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, I simply asked the Minister of Transport, as we were returning to his office, if the CNR was contemplating anything like this and he said he did not know.

Mr. McKenzie: What is he going to do about it?

Mr. Bockstael: He did not express to me that he was going to do anything about this. If an application is submitted by the

[Translation]

M. Robert Bockstael (Secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Merci, monsieur le président. Je suis d'accord avec le président, les fonctionnaires présents ici aujourd'hui s'occupent de l'administration des transports de surface et n'ont rien à voir avec les investissements d'une société de la Couronne comme le CN.

Le député de Winnipeg-Assiniboine a proposé aujourd'hui qu'on fasse une enquête. Je n'ai pas eu l'occasion d'en discuter avec le Ministre depuis la période des questions, mais je sais que cette proposition a été rejetée. Je me suis personnellement enquis de la possibilité que le CN achète cette compagnie, mais je n'ai pas obtenu de réponse.

J'étais ici l'autre jour lorsque le Ministre était à Winnipeg et les députés avaient alors proposé que le Ministre demande au CN d'augmenter la pension de ses employés. Lorsque j'ai étudié la question, je me suis rendu compte que les pensions du CN étaient fixées dans la cadre des négociations entre les syndicats et cette société et relèvent beaucoup plus du ministre du Travail. Le ministre des Transports n'est pas habilité à dicter au CN une politique en matière de pensions, question qui devrait de toute façon être réglée par voie de négociation.

En réponse à cette question, j'ai indiqué que le CN avait déjà apporté certains rajustements aux pensions des années précédentes, alors qu'il n'était pas obligé de le faire, ayant reconnu que les pensions de leurs anciens employés étaient grugées par l'inflation.

Je ne peux pas vous donner plus de renseignements pour le moment sur la question du CN et de Gulf.

M. McKenzie: Très bien. Merci de votre réponse. Vous avez dit que vous n'aviez pas pu obtenir des renseignements sur l'exactitude de ces articles de presse. A qui avez-vous demandé ces renseignements, au président du CN ou au ministre des Transports? La proposition d'achat du CN nous préoccupe beaucoup parce que nous ne voulons pas avoir d'autres fiascos comme celui de Petro-Canada. C'est ce qui m'inquiète pour le moment.

Voulez-vous me dire que le CN est autorisé, de par la loi, à conclure une transaction de ce genre et que s'il désire acheter cette compagnie pétrolière, il peut le faire sans obtenir la permission d'un ministère fédéral? Pouvez-vous me dire à qui vous avez demandé si ces articles de presse étaient exacts?

Le président: Monsieur Bockstael:

M. Bockstael: Monsieur le président, j'ai demandé au ministre des Transports, lorsque nous revenions à son bureau, si le CN envisageait de faire un tel achat et il a dit qu'il ne le savait pas.

M. McKenzie: Que va-t-il faire à ce sujet?

M. Bockstael: Il ne me l'a pas dit. Si le CN soumet une demande au Conseil du Trésor afin d'être autorisé à investir de

[Texte]

CNR to Treasury for authorization to invest money in that fashion, then it will be made known, or he will be made aware of it, but it is all speculation at this point.

• 1600

Mr. McKenzie: Speculation by whom?

Mr. Bockstael: By anyone who is making . . .

Mr. McKenzie: Yes, but you said just now that CNR would have to appear before the Treasury Board to have authorization to purchase an oil company. Is that correct? We are not interested in a lot of speculators in oil stock getting rich on the CNR playing around with the pension funds. That is what we are talking about. This is public money—pensioners' money—and if there are leaks and all the rest of it, the government should be taking the initiative to see that this does not happen.

The minister does not know and nobody is going to make any inquiries and this is going to go on. They might be coming to the Treasury Board. You have an obligation to the opposition and to the Canadian public and the pensioners to get us an answer on whether this is true or not. Are CNR thinking about it? Are they talking about it? Have they made any proposals? We are entitled to some answers.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, the member has said I indicated that CN would have to make application. I simply know that to invest the funds of the CNR, they would have to get permission from the Governor in Council. They would have to get approval, and Treasury Board approval, for the manner in which they wish to invest their funds. When they decided to invest in Cast they had to obtain that kind of permission.

I am not aware that they have made any such application through the Minister of Transport or to Cabinet or to the Governor in Council for permission to invest funds at this time.

Mr. McKenzie: Can you not find out for us? We are asking this question and there is genuine concern. Can you not find out for us? Is the government not concerned about speculation in oil stock with public funds?

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, I can only tell the member that they have not made application to invest money in that way. That is the end of the information I have.

Mr. McKenzie: Well, that is not good enough. That part is fine. If it were a normal business transaction, they wanted to purchase something and it had nothing to do with speculation on the stock market, then that would be fine. But when you are dealing with speculation on the stock market—and the way some people cleaned up with the Petrofina take-over because they had advance tip-offs—the government has an obligation to step in and get an answer, not just to sit back and say, no, they have not come to Treasury Board yet. This goes beyond an obligation to come to Treasury Board because they want to finalize a business transaction. This has to do with speculation on the stock market with public funds—where public funds are

[Traduction]

l'argent de cette façon, le Ministre sera alors avisé de la chose. Pour le moment, nous ne pourrions faire que des spéculations.

M. McKenzie: Qui fait des spéculations?

M. Bockstael: Quiconque fait . . .

M. McKenzie: Oui, et vous venez de nous dire que le CN devrait comparaître devant le Conseil du Trésor pour être autorisé à acheter cette compagnie. N'est-ce pas? Nous ne voudrions pas que des spéculateurs puissent faire un coup d'argent parce que le CN a décidé d'utiliser ainsi ces fonds de pensions. C'est de cela qu'il s'agit. Cet argent appartient aux bénéficiaires des pensions, et il faudrait que le gouvernement s'assure qu'on ne s'en servira pas de façon inappropriée.

Le ministre ne sait pas ce qui se passe et personne n'a l'intention de faire enquête. Le CN pourrait bien faire sa demande au Conseil du Trésor. Il vous incombe de découvrir si c'est vrai ou non, parce que vous avez une responsabilité à assumer envers l'opposition, la population du Canada et les pensionnés. Le CN envisage-t-il toujours d'acheter cette compagnie? Est-ce qu'il en parle? Est-ce qu'il a fait des propositions? Nous avons le droit d'avoir des réponses.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur le président, comme le député l'a dit, j'ai souligné que le CN devrait soumettre une demande. J'ajoute que pour investir ces fonds, le CN doit obtenir la permission du gouverneur en conseil. Il lui faudrait également faire approuver par le Conseil du Trésor la façon dont il entend investir ces fonds. Il a dû obtenir cette permission pour investir dans Cast.

Je ne crois pas qu'ils aient fait une telle demande par l'intermédiaire du ministre des Transports, au Cabinet ou au gouverneur en conseil.

M. McKenzie: Pouvez-vous vous en assurer? Si nous posons la question, c'est que nous sommes vraiment inquiets. Pouvez-vous le découvrir pour nous? Le gouvernement n'est-il pas inquiet de la possibilité qu'on spéculé en utilisant des fonds publics?

M. Bockstael: Monsieur le président, tout ce que je puis dire, c'est que le CN n'a pas encore présenté de demande afin d'investir ces fonds de cette façon. Ce sont là tous les renseignements dont je dispose.

M. McKenzie: Ce n'est pas suffisant. C'est très bien jusqu'à maintenant, et ce serait suffisant s'il s'agissait d'une transaction ordinaire, si le CN voulait acheter quelque chose qui ne donne pas lieu à de la spéculation sur le marché des valeurs. Cependant, comme il peut y avoir spéculation et que certaines personnes ont déjà fait beaucoup d'argent, ayant été averties à l'avance de l'acquisition de Petrofina, le gouvernement se doit d'obtenir des réponses et ne peut se contenter d'attendre que le CN fasse une demande au Conseil du Trésor. Il ne s'agit pas simplement d'une autorisation du Conseil du Trésor, il s'agit de spéculation avec des fonds publics. Le Ministre n'est pas ici—j'en suis vraiment désolé—il vous incombe donc de donner

[Text]

involved. The minister is not here—I am sorry he is not here—and I think you have an obligation to give the Official Opposition or the pensioners or anybody else who is concerned about this a statement from the President of the CNR. I find it very strange that the Minister of Transport has not done something personally about this.

Mr. McRae: On a point of order . . .

The Chairman: Before going to Mr. McRae's point of order, I simply want to remind Mr. McKenzie that the minister was not asked to be here at today's sessions. It was agreed by the committee that we would deal with the surface estimates today with officials, not with the minister. So the minister was not requested to be here.

On a point of order, Mr. McRae.

Mr. McRae: My point of order, Mr. Chairman, is simply that I do not think the parliamentary secretary should be asked to deal with policy matters he is not informed about. Certainly as a parliamentary secretary I was aware of what I did know and what I did not know, and I think it is out of order to ask him these questions. This kind of question is in order to ask if the minister himself is present.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on the same point of order.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: There is nothing preventing a member from posing a question at a committee meeting. If the parliamentary secretary chooses not to answer it, that is fine. He can give the minister notice that the question has been answered. He can either bring an answer back or he can have the minister respond to it when he appears before the committee again, but I do not think that any member should be prevented from putting forth his views or his concerns or stating concerns on behalf of his constituents or other interested people regarding certain activities that are taking place. It has been a long standing tradition that ministers can choose or refuse to answer questions and I suppose that same privilege is extended to parliamentary secretaries as well, and so I do not . . .

• 1605

Mr. McRae: I will amend my point of order to say this. It may be within order for us to ask anything, but I think it is completely out of order to expect the parliamentary secretary to report on things which he is not knowledgeable about and which are a matter of cabinet secrecy about policy and so on; I think that he is perfectly correct in not answering.

The Chairman: Order, please. In the beginning this, I think, was a point of order; it is now degenerating into debate. If I have to make a ruling on it—Mr. Mazankowski just put the words in my mouth, and obviously members are free to ask the parliamentary secretary any questions they wish . . .

Mr. Mazankowski: On a further point of order then, Mr. Chairman, I understand you are looking for a vice-chairman. Does that expert ruling that I just adjudicated on your behalf

[Translation]

à l'Opposition officielle, aux pensionnés et à quiconque s'inquiète de cette déclaration faite par le président du CN, les renseignements appropriés. Je trouve très étrange que le ministre des Transports n'ait rien fait à ce sujet.

M. McRae: J'invoque le Règlement.

Le président: Avant de donner la parole à M. McRae, je rappelle à M. McKenzie que le ministre n'avait pas été convoqué pour aujourd'hui. Le Comité avait convenu d'étudier aujourd'hui le budget des transports de surface avec les fonctionnaires et non avec le Ministre. On n'a donc pas convoqué le Ministre.

Un rappel au Règlement, monsieur McRae.

M. McRae: Je ne crois pas qu'on devrait demander au secrétaire parlementaire de nous expliquer des questions de politique dont on ne l'a pas informé. Lorsque j'étais secrétaire parlementaire, il y avait des choses que je savais et d'autres que je ne savais pas, et j'estime qu'on ne devrait pas admettre ce genre de questions. Elles ne sont admissibles que si le Ministre est là pour y répondre lui-même.

M. Mazankowski: Monsieur le président, à ce sujet.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Rien n'empêche un député de poser une question en comité. Si le secrétaire parlementaire décide de ne pas y répondre, il en a le droit. Il peut donner avis au Ministre du fait que la question a reçu une réponse. Il peut également nous rapporter une réponse ou demander au Ministre de répondre lorsqu'il comparaît devant le Comité. Cependant, je ne pense pas qu'on devrait empêcher un député d'exposer son point de vue ou ses inquiétudes au nom de ses électeurs ou d'autres personnes intéressées. Selon une longue tradition, les ministres peuvent choisir de répondre ou non à ces questions et je suppose que les secrétaires parlementaires jouissent du même privilège, et je ne . . .

M. McRae: Je modifierai donc mon rappel au Règlement pour dire que nous pouvons poser toutes les questions que nous voulons, mais nous ne pouvons pas nous attendre à ce que le secrétaire parlementaire nous informe de choses dont il n'a pas été informé et qui sont discutées dans le secret du Cabinet, faisant partie d'une politique. Je crois qu'il a tout à fait raison de ne pas répondre.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Ce qui était au départ un rappel au Règlement a dégénéré en débat. S'il me faut rendre une décision à ce sujet, M. Mazankowski m'a enlevé les mots de la bouche, il est évident que les députés ont le droit de poser toutes les questions qu'ils veulent au secrétaire parlementaire . . .

M. Mazankowski: Un autre rappel au Règlement, monsieur le président. Je crois que vous cherchez un vice-président. Est-ce que cette décision que je viens de rendre en votre nom rend admissible au poste de vice-président permanent?

[Texte]

qualify me as a potential candidate for vice-chairman on a permanent basis?

The Chairman: To my knowledge we have a vice-chairman of the committee. That is a choice the committee must make and not the chairman, so I will not get into that one. I think it was raised as a point of order. I think what Mr. Mazankowski has said is absolutely procedurally correct and if I have to rule, that is the manner in which I would rule. It is, however, up to the parliamentary secretary whether he wishes to answer or not and if he does not have the knowledge, he certainly can undertake to get an answer or suggest to a member asking a question, that he should in fact address that question to the minister when he is before the committee, as he will be at some future date. I think we should let it rest there, and get on with our questioning. Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: I just want to wrap this up now. I am well aware that the parliamentary secretary is not here to handle government policy and I never asked him to state government policy. I asked him if he would obtain confirmation one way or another from the CNR through the minister as to whether CNR is planning to purchase Gulf. That is all I want to know. He can go to the minister and I hope he will go to the minister and tell him that we are not satisfied with the non-answers and we want him to inquire with Mr. Bandeen or Mr. Dextraze whether they are contemplating purchasing Gulf because there are these constant news reports. The stock is fluctuating, and we do not want to repeat a Petrofina. I am just asking the parliamentary secretary to pursue this further with the minister and for the minister to provide an answer in writing or in the House.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, I would like to go back to the original phrasing of the question. The question was based on a lot of speculation. I assessed it as a speculative question and I was in no position to give a speculative answer to what the CN is intending to do or not intending to do. If the question has since been rephrased, will I ask the minister to look into the matter, I am willing to do that. I would point out, however, that even if the minister were to phrase that request tomorrow, it is not assured that he would have an answer within a specified time. I dare suggest to the member that hypothetically, should the CN be planning to make certain moves, it would not be in the best interest of the CNR or anyone to publicize what move they are making. Therefore they would claim that this is their information and it is classified information until such time as they are ready to divulge it.

The Chairman: This is your last question, Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Well we would not know that until we asked. As I mentioned earlier we are dealing with public funds here and I do not think the government can just sit idly by and say nothing in this regard. I would appreciate it if you would discuss this matter further with the minister to see what kind of an answer he can provide for Mr. Mazankowski and myself and others who have raised this in committee and in the House.

[Traduction]

Le président: A ma connaissance, le Comité a déjà un vice-président. C'est au Comité à en décider, et je ne m'ingérerai pas dans cette question. Je crois qu'elle a été soulevée dans le cadre d'un rappel au Règlement. M. Mazankowski avait raison, du point de vue de la procédure, et si je devais rendre une décision à cet égard, c'est cette décision que je prendrais. Toutefois, le secrétaire parlementaire a le droit de décider s'il veut répondre ou non, et s'il n'a pas les renseignements nécessaires, il peut toujours s'engager à les obtenir ou proposer au député qui pose la question de la poser au ministre lorsque celui-ci comparaitra devant le Comité, ce qu'il fera à une date ultérieure. Il faudrait donc clore la question maintenant et poursuivre avec les questions. Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Très bien, je vais terminer. Je sais très bien que le secrétaire parlementaire n'est pas ici pour nous exposer la politique du gouvernement, et ce n'est pas ce que je lui ai demandé de faire. Je lui ai demandé s'il pouvait obtenir du CN une réponse définitive, quelle qu'elle soit, par l'intermédiaire du ministre. Je veux tout simplement savoir si le CN a l'intention d'acheter Gulf. Il peut le demander au ministre, et j'espère qu'il le fera et qu'il lui dira que nous ne sommes pas satisfaits de ne pas avoir reçu de réponse et que nous voulons qu'il demande à M. Bandeen ou à M. Dextraze si le CN a l'intention d'acheter Gulf, parce qu'on en parle continuellement dans les journaux. Ces actions fluctuent énormément, et nous ne voulons pas un autre Petrofina. Je veux donc que le secrétaire parlementaire en parle au ministre et lui demande de nous fournir une réponse par écrit, ou à la Chambre.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur le président, je voudrais revenir à la question initiale. Elle était fondée sur des spéculations. J'ai estimé qu'elle était hypothétique et je n'ai pas voulu donner une réponse hypothétique sur les intentions du CN. Si l'on a reformulé cette question depuis, si l'on veut que je demande au ministre d'étudier la chose, je suis disposé à le faire. Je souligne toutefois que si le ministre devait poser la question demain, il n'est pas certain qu'il aurait une réponse dans un délai donné. J'ose souligner, pour la gouverne du député, que si le CN prévoyait faire un tel achat, il ne serait pas dans son intérêt ou dans l'intérêt de qui que ce soit d'en parler. En conséquence, il allèguerait que ces renseignements doivent demeurer confidentiels tant et aussi longtemps qu'il ne serait pas prêt à les divulguer.

Le président: C'est votre dernière question, monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Nous ne le saurons pas, tant que nous ne l'aurons pas demandé. Comme je l'ai dit plus tôt, il s'agit de fonds publics et je ne crois pas que le gouvernement puisse se permettre d'attendre sans rien faire. Je lui serais donc reconnaissant de bien vouloir en parler au ministre afin de voir quelle sorte de réponse il peut fournir à M. Mazankowski et aux autres qui ont posé la question en comité et à la Chambre.

[Text]

• 1610

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie.

Mr. Turner: On a point of order, Mr. Chairman, I understand it is the CNR pension fund that is going to make this deal which is separate and away from the CNR railway and they operate with a board of directors.

Mr. McKenzie: I am quite sure that they have to report to Mr. Bandeen or Mr. Dextraze. Regardless of whether they are a separate body who have the authority to purchase oil companies on their own, it is still a division of a Crown corporation and we are dealing with public funds, and I am sure . . .

An hon. Member: The capital budget still has to be approved.

The Chairman: All right. Both members have made their point. It is not a point of order, it is an exchange of information. However, the Parliamentary Secretary has undertaken to take Mr. McKenzie's concerns to the minister and I think we should leave that one at that. We will go now to Mr. McRae, followed by Mr. Mazankowski.

Mr. McRae: Mr. Chairman, there is a theory kicking around that the possibility that CN might purchase control in Gulf Oil is perhaps a front for Petro-Canada. The obvious thing that would happen is the price would depreciate rapidly with the possibility of the CN buying it and it would then make it a good buy for Petro-Canada. That is just one theory. Anyway, we will come back to the CN a little later. I can attribute some of that to Mr. Baker, too. I do not want to be alone in theory.

I would like to go back to something I started on this morning because it did not receive the treatment that I had hoped. It is because I did not phrase it the way I wanted to and we did not have enough time. I want to get a little more information about trucking in this country, and moving cattle specifically because this is what I am talking about.

We had good information that a lot more cattle would be moved by truck and less and less the railways would be into this business, and this has been information around here and I think it was information we got this morning too. I suppose some of this has to do with the Department of Agriculture because there are some regulations there about moving animals, but I would hope that the people here would be competent to deal with that since they are perhaps familiar with it on the railways. In moving animals across the country, I understand there are certain regulations that cattle to be fed and watered every 24 hours. Moving cattle, and this is a large business, particularly from Alberta to the Maple area in Toronto where they are then transferred to farmers, is a growing business. If I remember correctly, something like 2,000 truckloads have been brought into Thunder Bay in the last year.

It seems to me that there is no provision being made nationally to make sure that we have adequate facilities for this purpose. Now, there is a company I mentioned this morning, East-West Livestock, that a very good facility but they are having a great deal of difficulty keeping the wolf

[Translation]

Le président: Merci, monsieur McKenzie.

M. Turner: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Si j'ai bien compris, c'est le fonds de pensions du CN qui a l'intention de conclure cette transaction, et ce fonds a un conseil d'administration distinct du CN.

M. McKenzie: Je suis certain qu'il doit faire rapport à M. Bandeen ou M. Dextraze. Qu'il s'agisse ou non d'un organisme distinct autorisé à acheter une société en son nom propre, il n'en reste pas moins qu'il s'agit d'une division d'une société de la Couronne et de son public. Je suis certain . . .

Une voix: Il faut quand même approuver le budget.

Le président: Très bien. Les deux députés se sont exprimés. Ce n'est pas un rappel au Règlement, c'est un échange de point de vue. Toutefois, le secrétaire parlementaire s'est engagé à porter les inquiétudes de M. McKenzie à l'attention du ministre et je pense qu'il faudrait clore ici. Je donne maintenant la parole à M. McRae suivi de M. Mazankowski.

M. McRae: Monsieur le président, selon des rumeurs, le CN pourrait servir de paravent à Petro-Canada dans cette transaction. Si cela devait se produire, il est évident que le prix diminuerait rapidement et que ce serait alors un bon achat pour Petro-Canada. Ce n'est qu'une théorie. De toute façon, nous reviendrons à la question du CN un peu plus tard. Je peux imputer cette théorie à M. Baker en partie, je ne veux pas être le seul à en assumer la responsabilité.

Je voudrais revenir à une question que j'ai soulevée ce matin, parce que je n'ai pas reçu la réponse que j'espérais. C'est probablement parce que je n'ai pas posé la question comme je le voulais, et parce que nous n'avons pas eu assez de temps. Je voudrais avoir plus de renseignements au sujet du camionnage et du transport du bétail en particulier.

Selon nos renseignements, on transporterait beaucoup plus de bétail par camion que par chemins de fer, affirmation étayée par les renseignements que nous avons obtenus ce matin. Je suppose que cela est dû en partie au ministère de l'Agriculture qui promulgue les règlements touchant le transport des animaux. Cependant, j'espère que les témoins pourront m'en parler, puisqu'ils connaissent très bien le service ferroviaire. Je crois qu'il y a des règlements portant que le détail doit être nourri et abreuvé toutes les 24 heures lors de déplacement. Le transport du bétail est une entreprise en plein essor, surtout entre l'Alberta et la région de Toronto. Si j'ai bonne mémoire, quelque 2,000 camions de bétail sont arrivés à Thunder Bay au cours de l'an dernier.

Il ne semble pas y avoir de système national qui nous permette de nous assurer que nous avons des installations adéquates à cette fin. J'ai déjà mentionné ce matin une compagnie, la East-West Livestock, qui dispose de très bonnes installations. Elle a cependant beaucoup de difficulté à en tenir

[Texte]

away from the door, and someone has the responsibility of making sure that this occurs. That is one side of it.

The other side of it is I would like to ask some questions along the same line about safety, in trucking. There is the 24 hour, or whatever it is, necessity of watering and feeding animals and there is also the necessity of making sure individual truck drivers are not on the road too many hours so they become tired. There has been a very large number of accidents east of Thunder Bay because some precautions are not being taken. I wonder if I could get an answer from you about the safety and about what knowledge you have of this particular operation, the east-west livestock. It seems to me there should be some commitment on the part of the Department of Transport, if there is not already, to have a good look at this and see wherein this is a very important part of transportation in Canada and whether there is not a role that your department should be playing. I do not think you are playing it at this particular point, and basically I would like to initiate the idea.

• 1615

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Mr. Chairman, first of all we are not very familiar with the east-west livestock company situation. Of course, the whole trucking field across Canada, as you are aware, Mr. McRae, is regulated intraprovincially and interprovincially under the Motor Vehicle Transportation Act by the Motor Transport Board of each of the provinces. So the regulations with respect to interprovincial as well as intraprovincial trucking come under the provinces. We of course have a general area of knowledge about it, and we co-ordinate a number of activities with the provinces as far as the regulations are concerned, but we do not have the resources nor do we get involved in detailed studies as to actual movement of goods by trucking.

The Chairman: I want to find out from our Whip, who happens to be here, if this is a limited or an unlimited bell.

Mr. Turner: It is whatever they decide. I do not know if it is 15-minute bell. That is what I am going to find out. I will come back and let you know.

The Chairman: Could you find out and let us know? If it is only a 15-minute bell we can break for the vote and come back and continue our session. Otherwise we might be wiser to adjourn until this evening, but in any case, Mr. McRae.

Mr. McRae: I think this is a major point. I do not want to interrupt in any way what you are saying, but I would like to pursue this a little further. Why is it that a truck which is obviously destined to, say, Maple, close to Toronto, from Alberta, does not become a federal matter? I can see that he is crossing provinces, but he is a very, very large piece of

[Traduction]

les loups éloignés, et quelqu'un devrait s'en occuper. C'est un côté de la médaille.

L'autre côté, c'est la question de la sécurité. Il y a toujours cette exigence selon laquelle il faut abreuver et nourrir le bétail toutes les 24 heures ainsi que la nécessité d'assurer que les chauffeurs de camions ne seront pas trop longtemps au volant. Il y a eu beaucoup d'accidents à l'est de Thunder Bay parce qu'on n'avait pas pris de précautions à cet égard. J'aimerais avoir une réponse concernant la sécurité dans le transport du bétail d'une côte à l'autre. Le ministère des Transports devrait s'engager, il me semble, à étudier cet aspect très important des transports au Canada afin de déterminer s'il ne devrait pas intervenir. Le ministère ne joue pas le rôle qu'il devrait à l'heure actuelle. Au fond, en vous posant cette question, je vous fais la proposition.

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Monsieur le président, d'abord, nous connaissons peu la situation du transport du bétail d'Est en Ouest. Évidemment, le transport par camions à travers le pays, comme vous le savez, monsieur McRae, est régi par des règlements intraprovinciaux et les dispositions de la Loi sur le transport par véhicule à moteur qui est administrée par les conseils du transport par véhicule à moteur de chaque province. Ainsi, les règlements portant sur le transport par camion entre les provinces et à l'intérieur des provinces relèvent de la juridiction de celles-ci. Bien sûr, nous nous y connaissons suffisamment pour coordonner certaines activités avec les provinces afin d'appliquer les règlements, mais nous n'avons pas les ressources ni les études détaillées qui nous permettraient de connaître davantage le système de transport de marchandises par camion.

Le président: J'attends les conseils du Whip, qui est là en ce moment, parce qu'il faut savoir pendant combien de temps retentira la sonnerie.

M. Turner: C'est eux qui vont décider. Je vais essayer de savoir si elle va retentir pendant 15 minutes. Je reviens vous le dire.

Le président: Pourriez-vous le savoir et nous le dire? Si la sonnerie retentira pendant 15 minutes seulement, nous pourrions ajourner pour voter et revenir ensuite poursuivre les délibérations. Autrement, il serait peut-être indiqué d'ajourner jusqu'à ce soir. Quoi qu'il en soit, vous avez la parole, monsieur McRae.

M. McRae: C'est un point majeur, à mon sens. Ne voulant pas vous interrompre, j'aimerais toutefois poursuivre la question davantage. Pourquoi le camion en provenance de l'Alberta à destination de Maple, par exemple, près de Toronto, ne relève pas de la responsabilité fédérale? Il est évident qu'il traverse les frontières provinciales, mais il s'agit d'un com-

[Text]

interprovincial trade. I wonder why we are so reluctant to get involved. Is there some constitutional reason?

Mr. Giroux: Mr. McRae, constitutionally, the responsibility and the authority belong to the federal government. But by virtue of the Motor Vehicle Transportation Act, which was passed in 1954, that responsibility has been delegated by legislation to the provinces for the interprovincial trade aspect to match what the provinces have constitutionally, which is the intraprovincial trade aspect. So it is definitely a federal responsibility under the constitution, delegated to the provinces and handled by the Motor Transport Board of the provinces.

I was going to ask Mr. Bélec to go a little bit more deeply into the question of the safety, the question of the health regulations or the agriculture regulations, to perhaps reaffirm a few points. If we have to do a little bit more work for you to get more detailed information, we will provide it to the committee as quickly as we can. Would you like to add something to that?

The Chairman: Mr. Bélec.

Mr. Bélec: Mr. Chairman, there is unfortunately very little to add to what has already been said, especially with respect to the health regulations, the health of animals and everything. These are all regulations enacted by the federal Department of Agriculture with which I am unfortunately not familiar. I know there are some standards that exist, that there are inspectors placed right across the country who must inspect all those animals, especially when they go from one province to another.

With respect to the safety aspect and the tiredness of drivers and so on, again, all the interprovincial movements, as they relate to the drivers themselves, are being regulated by Labour Canada. This is federal legislation which defines exactly the working hours of every driver and the number of hours he must rest before he starts driving again. So I am not too familiar with the details except again to say that there are federal regulations that apply to this, again with federal inspectors responsible to make sure that the laws and the rules are being followed.

• 1620

With respect to the interprovincial movements per se the delegation of responsibility has been given to provincial boards. The role of the federal government in all of this is strictly to try to ensure uniformity across the country, and simplification of procedures. In this we do it strictly by working with the provinces to try to convince them that certain aspects could be standardized and could be simplified.

Mr. McRae: I am concerned about this because it is no longer a small piece. It is an industry that I understand is about a \$0.75 billion operation. Now this may be a policy question; if it is, I do not ask for an answer in the same way that I did not think the Parliamentary Secretary should be asked for an answer, but would there not be some predilection at some particular point, because this is a very large piece in

[Translation]

merce principalement interprovincial. Pourquoi sommes-nous si réticents à nous y engager? Y aurait-il une raison constitutionnelle?

M. Giroux: Monsieur McRae, en vertu de la constitution, la responsabilité et l'autorité dans ce domaine appartiennent au gouvernement fédéral. Cependant, en vertu de la Loi sur le transport par véhicule à moteur adoptée en 1954, la responsabilité en matière de commerce interprovincial a été déléguée aux provinces pour que celles-ci puissent le coordonner avec le commerce intraprovincial. Donc, en vertu de la constitution, il s'agit certainement d'une responsabilité fédérale déléguée aux provinces et administrée par les commissions de transport par véhicule à moteur dans les provinces.

Je demanderais à M. Bélec d'éclairer davantage la question de la sécurité et des règlements portant sur la santé ou sur l'agriculture, entre autres. S'il s'agit de faire un peu de travail afin d'obtenir des renseignements détaillés, nous le ferons en vue de fournir une réponse au Comité aussitôt que possible.

Le président: Monsieur Bélec.

M. Bélec: Monsieur le président, malheureusement, on ne peut ajouter grand-chose aux commentaires de M. Giroux, surtout en ce qui concerne les règlements sur la santé des animaux et ainsi de suite. Tous ces règlements sont appliqués par le ministère fédéral de l'Agriculture, que je connais peu, malheureusement. Je peux vous dire simplement qu'il y a des normes et que des inspecteurs à travers le pays doivent inspecter le bétail, surtout s'il est transporté d'une province à une autre.

Quant à la question de la sécurité, la fatigue des chauffeurs et ainsi de suite, la réglementation du transport interprovincial, dans la mesure où il touche les chauffeurs eux-mêmes, relève du ministère du Travail du Canada. Une loi fédérale prévoit les heures de travail de tout chauffeur et les périodes de repos obligatoires entre les affectations. Ainsi, n'étant pas au fait des détails, je peux vous dire que des règlements fédéraux sont en vigueur dans ce domaine et que des inspecteurs fédéraux sont chargés d'appliquer la loi et les règlements.

En ce qui concerne le transport interprovincial comme tel, les commissions provinciales en ont obtenu la responsabilité. Le rôle du gouvernement fédéral ne consiste qu'à assurer l'uniformité à travers le pays et qu'à simplifier la procédure. A cet égard, nous travaillons strictement avec les provinces en vue de les convaincre de normaliser certaines choses pour simplifier la situation.

M. McRae: Ma préoccupation s'explique par le fait que le transport par camions ne se fait plus à petite échelle. Je crois savoir que le chiffre d'affaires de cette industrie est d'environ 750 millions de dollars. Si c'est une question de politique, je ne demande pas de réponse et je ne m'attends pas non plus à ce que le secrétaire parlementaire soit obligé d'y répondre. Cependant, le gouvernement fédéral ne devrait-il pas envisager

[Texte]

taking over basically what the railways are getting out of, that there should be more federal input into it? Perhaps the legislation of 1954 should be reviewed to see if basically there is a component here that has to be looked at. It seems to me that it is not just average trucking, it is a special type of trucking. And I think we should have more input perhaps than we have. The fact that for instance you are not well aware of this disturbs me. I am not condemning you for it, but the fact that it is not within your purview bothers me, because I think it should be.

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Mr. Chairman, the business conducted by the trucking industry in Canada is about a \$2.5 billion business on a yearly basis, and I would think that the interprovincial trade aspect is something like about 75 per cent to 80 per cent of that. So it is of major concern on a federal scale. And our part as the federal government, through what we call the Canadian Conference of Motor Transport Administrators, with the provinces is to ensure that the terms of the Motor Vehicle Transport Act are applied as much as possible on a uniform basis. Our major objective is to ease the flow of goods across the country, and to see that there are no impediments when you cross a provincial boundary because of licensing reasons, because of weight reasons, because of any kind of reason, so that there is a smooth flow of traffic from one part of the country to the other.

As I indicated in answering Mr. Mazankowski's question yesterday, there has been a committee of federal and provincial officials working since September 1979 to look at the legislation. It looks at the number of areas which for the trucking industry, for manufacturers, for distributors and wholesalers across Canada, were creating problems, and we brought all of these things together and tried to develop a common approach to improve the existing system. A report will be made on this at the ministers conference which will take place on April 27 and 28, and it could well lead to some proposed amendments to the act if that is approved by federal and provincial ministers. So, this broad overview that you are talking about is being made.

However, getting to your exact point, what I wanted to indicate is that we have not really looked at one particular aspect of it, which is the cattle industry. We tend to look more broadly and so on. If we find that there is a certain category of goods which may be creating a problem, we have the mechanisms in place through that CCMTA group to take a look at it on a specific basis, and we do it in co-operation with the provinces.

The Chairman: One final question, Mr. McRae.

Mr. McRae: Yes. It will just be an interjection, basically. I hope that you will bring this up because there are some anomalies in this thing. For instance, apparently they have to stop just on the Manitoba-Ontario border and at Falcon Lake or some place, and then they really should stop again on this east-west move actually to feed the cattle, and they have to stop for another reason. It seems to me that the thing needs to be ironed out considerably. There is nothing to say "you have to stop here." This is a provincial problem, but it seems to me

[Traduction]

de participer davantage dans ce domaine qu'abandonnent les chemins de fer? Peut-être y aurait-il lieu de réviser la loi de 1954 afin de prévoir une plus grande participation du gouvernement fédéral. Il ne s'agit pas simplement de transport par camions; c'est beaucoup plus compliqué. Nous devrions jouer un plus grand rôle que par le passé, je crois. Par exemple, votre ignorance de la situation m'inquiète un peu. Je ne vous condamne pas; je vous fais savoir que ce type de transport ne relève pas de vous alors qu'il le devrait.

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Monsieur le président, le chiffre d'affaires des camionneurs au Canada s'élève à environ 2.5 milliards de dollars annuellement, dont 75 à 80 p. 100 proviennent du commerce provincial. Donc, le gouvernement fédéral s'en préoccupe. Par l'intermédiaire de la Conférence canadienne des administrateurs de transport par véhicules automobiles et conjointement avec les provinces, le gouvernement fédéral vise à s'assurer que les dispositions de la Loi sur le transport par véhicule à moteur sont appliquées uniformément, dans la mesure du possible. Notre objectif principal est de faciliter le transport des biens à travers le pays. Cette tâche consiste à libérer le passage à travers les frontières provinciales en s'occupant des problèmes de permis, de surpoids, etc., ouvrant ainsi la voie au transport des denrées d'une côte à l'autre.

En réponse à une question de M. Mazankowski hier, j'ai indiqué qu'un comité de fonctionnaires fédéraux et provinciaux étudie la loi depuis septembre 1979. Il est chargé d'examiner les problèmes qui gênaient les camionneurs, les manufacturiers, les concessionnaires et les détaillants au Canada. Nous avons rassemblé toutes les données en vue d'élaborer une approche commune pour améliorer le système actuel. On en fera rapport les 27 et 28 avril lors de la conférence des ministres fédéral et provinciaux, dont l'approbation pourrait entraîner des amendements à la loi. Donc, cette révision générale dont vous avez parlé est en cours.

Toutefois, pour préciser, je tiens à indiquer que nous ne nous sommes pas encore penchés sur la question particulière du bétail. Nous avons tendance à envisager la question d'une façon plus générale. Si nous trouvons qu'une catégorie donnée de biens crée des problèmes, nous étudions la situation particulière par l'entremise de la Conférence canadienne des administrateurs de transport par véhicules automobiles, en collaboration avec les provinces.

Le président: Une dernière question, monsieur McRae.

M. McRae: D'accord. Il s'agit d'une courte intervention, à vrai dire. J'espère que vous y donnerez suite, car il y a lieu de corriger certaines anomalies. Par exemple, les camionneurs sont appelés à s'arrêter à Falcon Lake sur la frontière entre le Manitoba et l'Ontario. Pourtant, ils devraient s'arrêter encore lors du trajet d'Est en Ouest pour nourrir le bétail. Il y aurait lieu de faire disparaître certains problèmes, il me semble. Rien n'oblige les camionneurs à s'arrêter. D'accord, il s'agit d'une responsabilité provinciale. Mais puisque c'est une activité qui

[Text]

that because it crosses four provinces and there are some very special agricultural or livestock types of thing involved, the feed thing, for instance—The humane societies are very concerned, because if they do not stop we have a bunch of dead cattle at the other end. So, I would ask that when this group meets, or at some particular time, you bring this to their attention, and perhaps have your own department have a good look at it so that you are more familiar with it. I think it is a national problem and not just something that provinces can deal with individually. Thank you.

• 1625

The Chairman: Thank you, Mr. McRae.

Mr. Giroux: At your request, Mr. McRae, we will raise it with our provincial colleagues, as part of this forum, to determine whether this is creating any particular problems and just see what the situation is.

Mr. McRae: Thank you.

The Chairman: Mr. McDermid was here this morning and was called away from the committee; since we have gone to the second round and he did not get on the first round, and he indicates to me that he has only one question he wants to ask, would members of the committee agree if I recognized Mr. McDermid now?

An hon. Member: If he is short.

The Chairman: Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman, I appreciate that. I just want to talk briefly about the UTAP program, with special attention to the improvement of safety at railway crossings. I do not know whether it is my imagination or not, but I am seeing more and more crossing accidents lately. Statistics may prove me wrong, but I just had two of my constituents killed the other day right in Brampton at a railway crossing. The Grand Trunk Line, which goes through our area, has 38 trains a day now and it is going up to 50, I understand, very very shortly. That is the information that I have been given. I know that the UTAP money is given to a province over a period of time, and that that is divvied up for various uses. How much goes to Ontario a year for rail crossings? Do you specify that it go for rail crossings, or does the Ontario government divvy up the \$82 million allocation that you have given them over the five years? How does that work?

Mr. Giroux: Mr. McDermid, you are quite right. Over a period of, now, six years the Ontario government will be getting a bit over \$82 million out of the UTAP funds. The process works basically as follows: the provinces, with their municipalities, make a decision as to the kinds of projects they would like to see financed under UTAP. UTAP can cover grade separations, which is by far the major use of UTAP right now, but it can cover a number of other urban transportation projects—for example, the building of maintenance facilities, the purchasing of vessels, the purchasing of other types of equipment. It can also cover some small railway relocations, and so forth, if it is the wish of the province to do so.

[Translation]

franchit les frontières de quatre provinces et qu'il est question de transporter du bétail, nous devrions nous en préoccuper davantage. Les sociétés de protection des animaux s'inquiètent, car si les camions ne s'arrêtent pas, le bétail meurt en cours de route. Donc, à une réunion ultérieure du comité où à un moment donné, il faudrait porter cette question à son attention. Votre ministère devrait aussi s'informer davantage afin de mieux connaître la situation. Il s'agit d'un problème national et non pas seulement d'une responsabilité provinciale. Merci.

Le président: Merci, monsieur McRae.

M. Giroux: Puisque vous le demandez, monsieur McRae, nous allons soulever la question avec nos collègues provinciaux afin de déterminer quels sont les problèmes.

M. McRae: Merci.

Le président: M. McDermid était ici ce matin, mais il a dû s'absenter. Nous en sommes maintenant au deuxième tour, et puisqu'il n'a pas pu parler au premier, il m'indique qu'il aimerait poser une seule question. Les membres du Comité sont-ils d'accord pour que M. McDermid prenne la parole maintenant?

Une voix: Si la question est brève.

Le président: Monsieur McDermid.

M. McDermid: Merci, monsieur le président. Je vous en sais gré. Brièvement, je veux parler du PATU en ce qui concerne l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau. Je me fais peut-être des idées, mais il me semble que le nombre d'accidents aux passages à niveau augmente. Les chiffres me donneront peut-être tort; cependant deux électeurs de ma circonscription ont été tués dans un accident de ce genre à Brampton. Tous les jours, 38 trains, et bientôt 50, de la Grand Trunk traversent notre région. On me dit que l'augmentation aura lieu sous peu. Je sais que les fonds prévus par le PATU sont accordés aux provinces, qui les répartissent et les affectent à divers usages. Combien la province de l'Ontario en reçoit-elle pour les passages à niveau? Les fonds sont-ils assignés expressément aux passages à niveau ou le gouvernement de l'Ontario est-il responsable de répartir les 82 millions de dollars que vous lui avez affectés pour cinq ans? Comment le système fonctionne-t-il?

M. Giroux: Monsieur McDermid, vous avez tout à fait raison. Le gouvernement de l'Ontario recevra un peu plus de 82 millions de dollars pour une période de six ans en vertu du PATU. L'affectation des fonds du PATU s'effectue comme suit: les provinces, conjointement avec leurs municipalités, décident des projets qu'elles aimeraient financer avec les fonds du PATU. Il peut s'agir de séparation des niveaux de circulation, qui engloutit la majeure partie des fonds en ce moment, mais il peut également s'agir d'une multitude de projets de transport urbain comme les installations d'entretien, l'achat de wagons et l'achat d'autres équipements. Aussi, il peut s'agir de déplacements de voies ferrées si la province le désire.

[Texte]

Ontario has chosen throughout all the province to earmark its funds under UTAP totally for grade separations, and it has been earmarking these in a number of areas across the province. I can give you some very quick examples. There are grade separation projects in Sydney Street in Trenton, on Regional Road 3 in Durham, on Highway 11 in Huntsville. I have a series of projects here and we can make those available to you to give you a good idea of where they apply. I am trying to find whether there is a particular one in Brampton, but I cannot at the moment. There are some in Oakville, on Trafalgar Road in Oakville, on Old Guelph Road in Dundas, and so on. So basically, since it is an urban transportation program, the province has decided to earmark all of its funds for grade separation projects. Once it has identified the projects it wants to have earmarked, it sends those into the Minister of Transport and asks for what we call agreement in principle. Once agreement in principle is given, the application is then made to the Canadian Transport Commission which takes a look at the particulars of the project in order to give it the necessary work order for it to proceed to the construction phase, and the concern of the CTC, of course, is to ensure that whatever is being done in terms of grade separations meets the specifications, the safety requirements so that it will in fact lead to a better and safer system.

• 1630

Mr. McDermid: Mr. Chairman, I realize this now is a five- or six-year plan. Is that going to change in any way, shape or form with the federal-provincial liaison that is going on now as far as cost sharing is concerned? Could those figures change?

Mr. Giroux: The program is earmarked to be terminated in the fiscal year 1983-84. We are now in the process of doing some studies and starting an evaluation of the existing program to see what will happen beyond 1983-84. What is emerging because of fiscal constraint, as was indicated by the minister when he was in front of the committee about a week or so ago, is the fact that we have to recognize that the whole responsibility for railway safety, railway grade crossings and railway relocations falls under a federal act. It is a federal responsibility and the accent will definitely be that any future program in this particular area will concentrate on those kinds of federal activities. However, at this stage no program beyond 1983-1984 has been approved by cabinet, but it is something which the minister will wish to take and process, I would think, during the course of this fiscal year.

Mr. McDermid: Mr. Chairman, may I suggest that when we are talking about fiscal restraint and when we are talking about safety and lives, I know where my priority comes: safety and lives before fiscal restraint. If we have to juggle some budgets toward grade separations, then I respectfully suggest that it be done because I think that has to be a priority item for the ministry. Thank you very much.

The Chairman: Thank you. In view of the fact, I understand, there are at least four votes in the House we will adjourn until 8 p.m. Our next meeting is scheduled for 8 o'clock this

[Traduction]

L'Ontario a choisi de réserver la totalité des fonds accordés en vertu du PATU à la séparation des niveaux de circulation à plusieurs endroits dans la province. Je puis vous citer quelques petits exemples. Des projets de séparation se poursuivent rue Sydney à Trenton, sur la route régionale numéro 3 à Durham et sur la route 11 à Huntsville. Je puis vous fournir une liste des projets que j'ai sous la main afin de vous donner une meilleure idée de la façon dont les fonds sont affectés. J'essaie d'en trouver un à Brampton; mais je n'y arrive pas pour le moment. Il y en a à Oakville, rue Trafalgar, et sur l'ancienne route de Guelph à Dundas. Essentiellement, donc, il s'agit d'un programme de transport urbain dont les fonds ont été réservés aux projets de séparation des niveaux de circulation qui seront réalisés en Ontario. Une fois les projets cernés, la province envoie la liste au ministre des Transports en lui demandant son accord de principe. Une fois l'accord de principe conclu, la province fait une demande à la Commission canadienne des Transports qui examine les détails du projet avant d'autoriser le permis de travail qui permettra d'entamer la construction. La CCT veut, bien sûr, s'assurer que les projets de séparation des niveaux de circulation respectent les devis et les normes de sécurité afin que les passages soient améliorés et plus sûrs.

M. McDermid: Monsieur le président, je sais qu'il s'agit d'un plan de cinq ou six ans. Cette durée, pourrait-elle changer en vertu des relations fédérales provinciales en matière de partage de coûts? Y aura-t-il des changements?

M. Giroux: La fin du programme est prévue pour l'année financière 1983-1984. Des études et une évaluation sont actuellement en cours afin de déterminer quoi faire une fois le programme terminé. A cause des restrictions fiscales, mentionnées par le ministre lors de sa comparution ici il y a environ une semaine, la sécurité des chemins de fer, des passages à niveaux et les déplacements de chemins de fer relèvent d'une loi fédérale. Il s'agit d'une responsabilité fédérale et tout programme futur dans ce domaine tiendrait compte des activités du gouvernement fédéral. Cependant, jusque là, le Cabinet n'a approuvé aucun programme après 1983-1984. Le ministre va vouloir étudier la question et y donner suite au cours de cette année financière.

M. McDermid: Monsieur le président, lorsqu'il s'agit des restrictions fiscales d'un côté et de la sécurité et la vie de l'autre, je sais auxquelles accorder la priorité. La sécurité et la vie ont la préséance sur les restrictions fiscales. S'il faut jongler avec les budgets pour pouvoir affecter des crédits à la séparation des niveaux de circulation, je propose, avec respect qu'on le fasse, car la vie doit constituer une priorité au ministère. Merci beaucoup.

Le président: Merci. Puisqu'il y a au moins quatre votes prévus en Chambre, nous allons lever la séance jusqu'à 20 h 00. Nous nous réunirons donc à 20 h 00 aujourd'hui. La séance est levée jusqu'à 20 h 00, je l'espère.

[Text]

evening. Having said that, we will adjourn to the call of the Chair at 8 this evening, hopefully.

EVENING SITTING

• 2014

The Chairman: Order, please. We will resume consideration of our order of reference relating to the main estimates. We have the same votes as we had this morning and this afternoon under Surface Transportation Program, so I will not repeat them.

Again, I want to welcome the officials, whom I will not reintroduce since they have been here for a couple of days.

We will begin the questioning this evening starting with Mr. Gass.

Mr. Gass: Thank you, Mr. Chairman. This morning when I was here I was . . .

The Chairman: Mr. Gass, would you excuse me for a moment. I was supposed to tell members of the committee that Mr. Henderson had a response with regard to the heritage pension fund in the CN. If the committee agrees, I would like to give him the opportunity to put that response on the record, then I will start your time.

Mr. Gass: Fine.

Mr. K. Henderson: Thank you very much, Mr. Chairman. Mr. Turner earlier today posed some questions concerning the participation of pensioners in the process of collective bargaining, and also requested some information on the status of the heritage fund. If I may, I would like to respond to each of these two issues that have been raised.

• 2015

At the present time the railway companies feel that the unions do not have the legal right to bargain on behalf of pensioners and the unions have tended to accept this position. The government, in its attitude to date, has been such as not to interfere with the process that is felt could be resolved by the particular parties involved, namely, the unions and the management of the railways.

With respect to the heritage fund itself, Dr. Hall, in his work, recommended that a heritage fund be set up and contributed to by both the company and the employees to provide cost of living adjustments to those currently either retired or receiving survivor benefits. At a meeting of the CN pension board, a committee of management and labor representatives was established to study the matter of eroding pension values with a view to setting up a fund for the purpose of alleviating this situation. The committee is still meeting on this matter and the committee has taken the position that it is now awaiting decisions on two important areas before they will make their final recommendations. There are two areas that they are awaiting a decision or direction on. First, the federal government position and particularly that of health and welfare, as a result of the pension conference that was recently

[Translation]

SÉANCE DU SOIR

Le président: La séance est ouverte. Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi concernant le budget principal. Nous sommes saisis des mêmes crédits que ce matin et que cet après-midi, ceux de la rubrique Programme des transports de surface. Par conséquent, je ne les répéterai pas.

Nous avons à nouveau le plaisir d'accueillir les fonctionnaires du ministère, que je ne vous présenterai pas encore puisque cela fait déjà quelques jours qu'ils sont avec nous.

Le premier à poser des questions ce soir sera M. Gass.

M. Gass: Merci, monsieur le président. Ce matin, j'étais . . .

Le président: Monsieur Gass, voulez-vous bien m'excuser un instant. M. Henderson a une réponse à la question qui lui a été posée à propos du fonds de pension du patrimoine du CN. Si les membres du Comité sont d'accord, je lui donnerai l'occasion de consigner cette réponse au compte rendu, et ensuite vous aurez la parole.

M. Gass: Très bien.

M. Henderson: Merci beaucoup, monsieur le président. M. Turner a posé quelques questions à propos de la participation des retraités au processus de négociation collective et il a également demandé quelques précisions à propos du fonds du patrimoine. Si vous me le permettez, j'aimerais répondre à chacune de ces deux questions.

A l'heure actuelle, les sociétés de chemins de fer estiment que, du point de vue juridique, les syndicats n'ont pas le droit de négocier au nom des retraités, ce que les syndicats ont en général accepté. Jusqu'à présent, le gouvernement a préféré ne pas s'ingérer dans ce processus pensant que les problèmes pourraient être résolus par les parties concernées, à savoir les syndicats et la direction des chemins de fer.

Pour ce qui est de l'autre question, M. Hall a recommandé la création d'un fonds du patrimoine auquel cotiseraient la société et les employés afin que ceux qui sont actuellement à la retraite, ou leurs ayants droit, bénéficient de l'indexation au coût de la vie. Un comité composé de représentants du patronat et des syndicats a été créé lors d'une réunion de la Commission des pensions du CN pour trouver les moyens qui permettraient d'éviter la baisse de la valeur relative des retraites. Ce comité n'a pas encore terminé ses travaux et il attend des décisions à propos de deux domaines importants avant de formuler ses recommandations finales. Les deux domaines en question sont les suivants: d'une part, la position du gouvernement fédéral, et notamment celle du ministère de la Santé nationale et du Bien-être social, du fait de la conférence sur les pensions qui s'est tenue récemment; d'autre part, le fait que les

[Texte]

held. Second, the fact that the railway contracts with the unions will expire on December 31 of this year. Because both sides feel that the pensions should be negotiated, the committee that has been established has considered that it would be premature to take any action until they see the result of these negotiations.

The Chairman: Thank you, Mr. Henderson.

We will now proceed to the questioning and I have been advised by the official opposition that Mr. Mayer should be the first questioner. Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman. One of the concerns, I think, that I as well as other members have had for a long time is the functioning of the CTC in Saskatoon. I understand the government now has recommended that a committee be set up involving the CTC, the railroads and the elevator companies to determine priorities as far as the upgrading procedures concerned with the branch lines. The concern that I have is over the kind of authority that the CTC in Saskatoon has in determining, for instance, the priorities as to where the line should be upgraded and also that it be given proper authority to follow through and see that the money is spent properly by the railroads. It is my understanding that the grains group and the CTC in Ottawa are more responsible than the western CTC located in Saskatoon. It would seem to me that if you are going to have a western division that is responsible and productive, then it should be given some authority as far as its interests are concerned in western Canada. Could you comment and suggest whether that transfer of authority is going to occur or what we can look forward to as far as giving the CTC in western Canada some real authority and input.

Mr. Giroux: I would like to answer the question in two parts: the first part is the question of the branch line rehabilitation program which is the responsibility of Transport Canada as a program to implement and the determining of the priorities for branch line rehabilitation on an any given year basis or for a number of years—the programs we are attempting to do this year. There is a consultation process in place which involves the participation of the railways, the elevator companies and the Office of the Grain Transportation Authority Co-ordinator. The western division of the CTC is part of that and they do have an input into this arrangement and their input is being sought in determining the priorities.

• 2020

With respect to the second part, where the western division of the CTC has a much more active role is in the question of the audit and inspection of the completed work, and we have recently arrived at an arrangement with the CTC whereby the inspection work will be carried on under the supervision of the western CTC, albeit that the consultant costs, the inspection costs themselves if consultant contracts are involved, will be paid for by Transport Canada. But we will use the expertise of the CTC to ensure that the work carried out adheres to the CTC standards. On the audit question, to determine that the funds have in fact been spent properly on the branch line

[Traduction]

contrats entre les sociétés de chemins de fer et les syndicats expirent le 31 décembre de la présente année. Comme les deux parties estiment que les pensions devraient être négociées, le comité pense que toute mesure qui serait prise avant d'avoir obtenu le résultat de ces négociations serait prématurée.

Le président: Merci, monsieur Henderson.

Nous allons donc maintenant passer aux questions et l'opposition officielle me fait savoir que c'est M. Mayer qui commencera. Monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président. Comme beaucoup d'autres membres, je m'intéresse depuis longtemps à la façon dont la CCT fonctionne à Saskatoon. Je crois savoir que le gouvernement a recommandé la création d'un comité où figureraient des représentants de la CCT, des sociétés de chemins de fer et des sociétés d'élevateurs, comité qui serait chargé d'établir des priorités en ce qui concerne la remise en état des lignes secondaires. Je me demande de quel pouvoir la CCT dispose à Saskatoon pour établir ce genre de priorités et j'aimerais en outre savoir si on lui a donné les pouvoirs nécessaires pour veiller à ce que les sociétés de chemins de fer utilisent les fonds à bon escient. Je crois savoir que le groupe des céréales et la CCT d'Ottawa ont plus de responsabilités que la CCT de l'Ouest, située à Saskatoon. Pour que la division de l'Ouest puisse agir d'une façon efficace, j'estime qu'elle devrait se voir conférer certains pouvoirs, notamment en ce qui concerne ses intérêts dans l'ouest du Canada. J'aimerais que vous nous donniez des précisions à ce sujet, s'il va y avoir un transfert de pouvoir, la division de l'Ouest de la CCT va-t-elle avoir une autorité réelle, va-t-elle avoir un rôle important à jouer?

M. Giroux: J'aimerais répondre à cette question en deux parties: tout d'abord, je parlerai du programme de remise en état des lignes secondaires, qui relève du ministère des Transports; c'est le programme que nous essayons d'appliquer cette année. Des consultations sont en cours entre les sociétés de chemins de fer, les sociétés d'élevateurs et le Bureau du coordinateur du transport des céréales. La division de l'Ouest de la CCT en fait partie et elle a un rôle à jouer quant à l'établissement des priorités.

Pour ce qui est de la deuxième partie de la question, je dirais que, conformément à une entente conclue récemment avec la CCT, la division de l'Ouest de cette même commission sera chargée des travaux d'inspection, mais c'est le ministère des Transports qui, le cas échéant, paiera les experts-conseils à qui on demandera de réaliser ces travaux. Nous ferons cependant appel aux experts de la CCT pour nous assurer que les travaux réalisés sont conformes aux normes de la Commission. Quant à savoir si les fonds du programme de remise en état des lignes secondaires sont utilisés à bon escient, nous ferons appel de la CCT en matière de coûts des chemins de fer.

[Text]

rehabilitation program we will use the expertise that is available in the CTC with respect to railway costing.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: You mentioned that we "will" be using it: Does that mean that you will be using it in the coming year? What did you mean by using the future tense? You said "we will" rather than "we are": What does that mean in terms of time?

Mr. Giroux: I was thinking that we finally arrived at an arrangement just a few weeks ago, so it is very immediate in the future. In fact, in the coming year we are going to be using it—in the coming fiscal year, 1981-82, which we are in right now.

Mr. Mayer: Well, I think that is certainly a step in the right direction because if they are going to be there it seems to me that they should be as close and as immediate as they possibly can to what is going on there. I would submit on that basis that they would be the proper people to do the auditing and the inspection that you are apparently going to have them do this year. I welcome that thing and I am sure that the commissioners there will welcome that additional responsibility and carry it out in a very thorough fashion.

On one of the other things that the Neil report recommended—and I have asked this question before in committee of Dr. Bandeen, when he was here with the CN, and I have asked it also of officials from the department before—could you tell me if there is any possibility of any of the operating work being done on a genuine tender basis? I know when we ask the railways this they say they do tender out things, and what they mean by that is that they tender out things on a piecemeal basis, that they tender out some of the bank-widening work on an hourly basis; but what I am talking about is to take a percentage of the money that is available each year or take a percentage of the miles that are going to be upgraded and genuinely tender the whole job out. One of the things that Doug Neil recommended in his report was that where it is possible the government be prepared to consider carrying out some of this upgrading work on a tendering basis and I wonder if you have made any progress in that.

It was interesting that when we talked to Dr. Bandeen he said that he really did not see any problems with it. I think I made inquiries from our clerk and Dr. Bandeen at that time said he would get back to us but I have not as yet received any reply from Dr. Bandeen to that request.

I wonder what your attitude would be towards seeing that some of that work is done on a tendering basis.

Mr. Giroux: Since we last discussed this in committee, Mr. Mayer, I have gone back and have been able to find out. It is an estimate, but it is pretty close. For example, in 1980 about 24 per cent of the work on the branch line rehabilitation program was contracted out by the railways themselves to other groups not being done by the railways. However, I think what you are getting at is that there would be a total line, for example, that would be done by someone outside of the railways. To my knowledge...

Mr. Mayer: I am sorry to interrupt, but, for example, Mr. Chairman, if we just took 10 miles or 12 miles or whatever it

[Translation]

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Vous utilisez le futur; pourquoi dites-vous «Nous ferons appel» au lieu de «Nous faisons appel»?

M. Giroux: L'entente a été conclue il y a quelques semaines seulement, donc il s'agit d'un futur très immédiat. D'ailleurs, ce sont là les mesures qui vont être prises dans le cadre de l'exercice financier 1981-1982, le présent exercice financier.

M. Mayer: Voilà qui constitue à mon avis un pas dans la bonne direction parce que j'estime important que l'on se trouve là où tout se passe, en plein dans le feu de l'action. J'estime que c'est aux membres de cette division qu'incombent tout naturellement ces travaux de vérification et d'inspection. Je suis ravi de la mesure qui a été prise et je suis certain que les commissaires seront heureux de s'être vu conférer cette nouvelle responsabilité qu'ils ne manqueront pas d'exercer avec beaucoup de compétence.

Permettez-moi maintenant de poser une question à propos de ce que recommandait le rapport Neil. Je l'ai déjà posée à M. Bandeen quand il a comparu ici, ainsi qu'à différents fonctionnaires du ministère. A votre avis, les travaux d'exploitation peuvent-ils faire l'objet d'appels d'offres? J'ai déjà posé cette question à des représentants de sociétés ferroviaires qui m'ont répondu qu'ils leur arrivaient d'accorder des contrats à des entreprises privées, mais cela n'a en fait rien de systématique. On donne par exemple des contrats pour des travaux d'élargissement des remblais payés à l'heure; pour ma part, je veux parler de travaux de remise en état d'une certaine ampleur et qui seraient confiés à des sociétés privées par appels d'offres. Dans son rapport, Doug Neil recommandait que le gouvernement envisage une mesure de ce type, et j'aimerais savoir si des progrès ont été réalisés à ce propos.

M. Bandeen a déclaré qu'il ne voyait pas de problème et qu'il serait prêt à comparaître à nouveau devant nous mais, jusqu'à présent, nous n'avons pas de réponse définitive.

Pensez-vous, par conséquent, que ce genre de travaux pourraient être confiés à des entreprises privées?

M. Giroux: Monsieur Mayer, je me suis renseigné sur cette question depuis notre dernière rencontre. J'ai là une estimation, mais qui est assez exacte. En 1980, par exemple, les sociétés de chemins de fer ont confié 24 p. 100 des travaux du programme de remise en état des lignes secondaires à des entreprises du secteur privé. Cependant, vous voulez savoir si une ligne entière a été remise en état par une société privée. Pour autant que je sache...

M. Mayer: Je suis désolé de vous interrompre mais, par exemple, je parle d'un tronçon de 10 à 12 milles pour lequel on

[Texte]

was and said this is going to be available for contract and if the railways want to do it they are going to have to bid on it the same as contractor x, y, z, or whoever it happened to be—that is what I mean by tendering out, Mr. Chairman.

Mr. Giroux: We have no fix for 1981 as to exactly what percentage of the total contracting work will be tendered by the railways. However, we are still proceeding on the basis that the railways will be responsible for the work programs themselves, and we have been encouraging them to tender to outside contractors as much of the work as they can, such as the bank widening, the drainage work, location for items such as ballast—the supplies—and so on. However, we are not approaching, to my knowledge at the moment now, tendering on the basis that a group other than the railways would pick up a total line, for example.

• 2025

Mr. Mayer: Has the department seriously considered that as one of the ways of spending that money? Have they looked at it with any kind of thoroughness at all, other than just to look at it and think it is something they may want to consider at some time in the future?

Mr. Giroux: I would like to ask Mr. Farquhar to join us. He could give you a much more precise answer than I can.

To my knowledge at the moment now, for the next year, we are proceeding on the same basis as in previous years. We are in the process now of negotiating a work program which will be established for, I think, five years in the future.

I will let Mr. Farquhar pick this up at this stage. He will be able to give you a little more precise information.

The Chairman: Mr. Farquhar.

Mr. Mike Farquhar (Director General, Grain Transportation, Transport Canada): Thank you, Mr. Chairman.

We are still in the process of negotiating the agreement with the railways, and certainly our hope is that we can encourage them to contract out as much work as possible, and as Mr. Giroux mentioned, particularly in bank widening, drainage, and various other works the railways would normally perhaps contract out in other situations. But it would not be limited to that. But our objective would be to encourage that, again bearing in mind that it would be consistent with their agreements with their own unions. But we have not yet finalized the agreement.

Mr. Mayer: I have had that concern expressed to me and I have actually had a couple of enquiries from the unions involved as a result of my questioning along this line at previous committee meetings. My answer to that is that for every union member you can show me who is concerned about losing his job or not having as much work available to him as there should be, I will show you at least one taxpayer and probably more who is involved in having government money spent and who would like to have an opportunity to bid on some of his own tax dollars coming back. It is something to be considered and taken into account, but on the other side, if you

[Traduction]

lancerait un appel d'offre et si les sociétés de chemins de fer sont intéressées elles devraient elles aussi soumettre une offre.

M. Giroux: Pour 1981, nous ne savons pas exactement quel sera le pourcentage de l'ensemble des travaux que les sociétés de chemins de fer offriront à contrat. Nous estimons cependant que ce sont les sociétés de chemins de fer qui sont responsables des programmes de travaux et nous les encourageons à faire appel à des entreprises de l'extérieur dans toute la mesure du possible, pour l'élargissement des remblais, pour le drainage, pour la construction des ballasts, pour les approvisionnements, et ainsi de suite. Cependant, pour l'instant nous n'envisageons pas de confier à une entité autre qu'une société de chemins de fer la réalisation de l'ensemble des travaux de remise en état d'une ligne.

M. Mayer: Le ministère n'a-t-il pas songé que ce pouvait être là une façon d'utiliser ces crédits? S'est-on vraiment penché sur cette question, au lieu d'en reporter l'analyse à plus tard?

M. Giroux: Permettez-moi de demander à M. Farquhar de se joindre à nous. Il pourra vous répondre avec plus de précision que moi.

Pour autant que je sache, nous envisageons d'agir l'année prochaine comme nous l'avons fait précédemment. Nous sommes en train de négocier un programme de travaux pour une période de cinq ans, je crois.

Je vais laisser M. Farquhar prendre la parole. Il pourra vous donner plus de détails que moi.

Le président: Monsieur Farquhar.

M. Mike Farquhar (directeur général, Transport des céréales, ministère des Transports): Merci, monsieur le président.

Nous sommes en train de négocier une entente avec les sociétés de chemins de fer et nous espérons bien sûr les encourager à faire appel le plus possible à des sociétés privées, notamment, comme M. Giroux l'a indiqué, pour l'élargissement des remblais, pour le drainage et pour tous les autres types de travaux que, d'ordinaire, les sociétés de chemins de fer offrent à contrat. Cependant, on ne se limiterait pas à cela. Quoi qu'il en soit, nous souhaitons les encourager dans ce sens, mais il faut bien sûr que cela se fasse dans le respect des dispositions des conventions collectives. Nous ne sommes cependant pas encore arrivés à une entente définitive.

M. Mayer: Plusieurs responsables syndicaux m'ont fait part de leurs préoccupations à ce sujet, à la suite de questions que j'avais posées lors de précédentes réunions. Il y a certainement beaucoup de travailleurs syndiqués qui craignent de perdre leur emploi ou de ne pas avoir assez de travail, mais je puis vous dire qu'il y a au moins autant de contribuables, sinon plus, qui veulent que le gouvernement dépense l'argent de l'impôt, et qui veulent pouvoir faire des offres de façon à pouvoir récupérer une partie de ce qu'ils ont versé au Trésor. Il y a certes lieu de se préoccuper des syndicats, mais j'estime qu'il convient également de se préoccuper des contribuables du

[Text]

are going to concern yourself with unions, you should also concern yourself with the people who pay the taxes and are in the construction business and would like to have an opportunity to bid on government moneys being spent in that area.

Mr. Farquhar: I think our objective is consistent with what you are trying to seek, Mr. Mayer. We hope the railways—and we hope we can get this into the agreement—will put out to tender the maximum amount of work possible, to achieve the kind of objectives you are seeking. As I said, we are still engaged in these negotiations.

Mr. Mayer: If I may continue, Mr. Chairman, another area along the same line is I would be interested in knowing if the government is giving any consideration to approaching some of the municipalities that are going to be affected and that are very concerned about the loss of these lines. Now when the lines are there and they are going to have to be upgraded, some of the municipalities involved, I am sure, would be happy to get involved in using some of their own equipment at something maybe less than cost, to cover variable costs, to do some of the bank work on the lines.

I know you have hired municipalities in the past, but it seems to me this may also be a way, if you wanted to pursue it on a cost-shared basis or whatever you want to talk about, where you could make the limited amount of dollars we have available for the upgrading process go a little further. I wonder if the department has given any consideration or has approached any of the municipalities with the kind of offer I have just mentioned.

The Chairman: Mr. Farquhar.

Mr. Farquhar: I do not think so, that I am aware of directly. I do not know whether municipalities would be able to tender in the same manner as private contractors, but I think the objective would be the same: to seek the most cost-efficient way of doing the work. Certainly for a number of these projects, presumably there would be a clear advantage to local communities and local contractors from that point of view. They probably have a cost advantage.

Mr. Mayer: I realize I cannot have it both ways; I cannot say we should tender it out and then also say the municipalities, if they want to be involved, should be given a chance to participate. But I have suggested two areas the government, I would think, should look at in making the dollars go further. They are something I would hope you would have a chance to look at.

• 2030

One of the things I glossed over when I had my first question was how are the priorities determined for which lines are going to be upgraded this year and which lines are going to be upgraded next year. Doug Neil recommended that the GTA and the railways be involved in determining priorities. Is this the process you go through in determining priorities, or who has input and how is it done?

Mr. Giroux: I will ask Mr. Farquhar to elaborate on that. I touched on it briefly in my first reply to you.

[Translation]

secteur de la construction qui aimeraient pouvoir soumettre des offres afin de récupérer une partie des fonds que le gouvernement consacre à ce domaine.

M. Farquhar: Notre objectif est identique au vôtre, monsieur Mayer. Nous espérons d'ailleurs que les sociétés de chemins de fer accepteront, par le biais de l'entente, de faire appel le plus possible à des entreprises privées. Comme je l'ai dit, ces négociations sont encore en cours.

M. Mayer: Monsieur le président, j'aimerais savoir si le gouvernement envisage de s'adresser aux municipalités qui seront victimes de la perte de ces lignes. Dans le cas des lignes qui seront remises en état, je suis certain que les municipalités concernées seraient ravies que l'on utilise leur matériel, ce qui coûterait peut-être moins, pour faire par exemple les travaux de remblaiement.

Je sais que, dans le passé, vous avez déjà fait appel aux services municipaux et, vu que l'on souhaite partager les coûts, en quelque sorte, peut-être qu'en agissant ainsi on permettrait aux quelques dollars à notre disposition au titre de la remise en état d'aller un peu plus loin. J'aimerais savoir si le ministère a envisagé cette possibilité ou s'il a fait une offre de ce genre à certaines municipalités.

Le président: Monsieur Farquhar.

M. Farquhar: Je ne le pense pas; je ne sais pas si les municipalités pourraient soumettre des offres de la même façon que des entreprises privées; quoi qu'il en soit, j'estime que l'objectif serait le même: faire en sorte que les travaux soient réalisés de la façon la plus rentable possible. Il est certain que cela serait intéressant pour les municipalités et les entreprises locales. Du point de vue des coûts, elles ont un avantage.

M. Mayer: Certes, on ne peut pas tout avoir; on ne peut demander que l'on lance des appels d'offres tout en demandant que l'on donne aux municipalités la chance de participer. J'ai indiqué deux domaines à propos desquels, je pense, le gouvernement devrait chercher à ce que ces crédits «aillent plus loin». J'espère que vous pourrez en prendre connaissance.

J'ai oublié de vous demander comment les priorités seraient fixées pour ce qui est de l'amélioration des lignes, cette année et l'an prochain. Doug Neil a recommandé que l'agence de télécommunication gouvernementale et les chemins de fer déterminent les priorités. Est-ce qu'on envisage de procéder ainsi et sinon comment procédera-t-on?

M. Giroux: Je vais demander à M. Farquhar de vous répondre. Je vous en ai déjà parlé en réponse à votre première question.

[Texte]

The Chairman: Mr. Farquhar.

Mr. Farquhar: Mr. Chairman, we are following a fairly wide consultative process. Initially we get the input from the railways on the basis of obvious need in the condition of the railways. We have also had together with us throughout this whole process representatives from the Office of the Grain Transportation Authority Co-ordinator. We have had one general meeting and several private meetings with the different elevator companies, getting their input into it on a private basis on their own investment intentions. We have also sought comments from the western CTC in the whole process in determining the priorities. We are about two thirds of the way through that, I think, in trying to finalize this agreement. The advantage we will have in the future is that we hope to have the rough designs, at least, of a five-year agreement, so there will be some clear indication of where we are going, not just in year one, but over the next five years.

Mr. Mayer: If I may change the topic just a little, has anybody approached the government or has the department itself given any thought to any additional agreements with the railways on the boxcar upgrading or rehab program or whatever you want to call it? The money allocated and the number of cars originally designed under the two programs I think have both been concluded now. I just wonder if in planning any thought has been given to any additional cost-sharing arrangement with either or both of the railways in the boxcar fleet.

Mr. Farquhar: I think the answer is yes, consideration has been given. But at this time there is not a feeling that it would be a particularly productive way to spend funds. Not that many boxcars remain now which are in such a condition that they could be rehabilitated in an economic way. I think we are reaching the stage where it would be close to \$10,000 to rehabilitate a boxcar. For instance, with a new hopper car the cost is around \$60,000. You are almost getting into a cost disadvantage. So if there is any thrust at this stage, it would be more towards getting more hopper cars rather than boxcars, and there will be the continued attrition of the present boxcars.

Mr. Mayer: We are still going to be left with a lot of light steel, a lot of 65-pound steel, which means—I cannot remember the exact figure, but it means the hopper cars are not going to be able to be fully loaded; on the light steel maybe not much more than half loaded. Is that any kind of a consideration in maintaining a boxcar fleet so we can make use of some of this light steel until it is upgraded?

Mr. Farquhar: Well, as you know, we have rehabilitated I think 7,000 boxcars, which should be sufficient for dealing with the Churchill line, for instance, and some of the other branch lines. The objective, of course, of the rehabilitation branch line program is to bring the steel weight up to 85-pound rail, which is getting close, at least, to a full hopper car. So it is a question really of funding in the rehab program, and how quickly we can bring that up to the maximum amount possible with the 85-pound rail.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayer.

[Traduction]

Le président: Monsieur Farquhar.

M. Farquhar: Monsieur le président, actuellement, nous procédons à des consultations intensives. Au départ, nous obtenons l'apport des sociétés de chemins de fer qui nous disent quels sont les besoins les plus pressants pour ce qui est du matériel ferroviaire. Nous avons également consulté des représentants du Bureau du coordonnateur du transport des céréales. Il y a eu une réunion générale et d'autres réunions privées avec les responsables d'éleveurs, afin de déterminer quels sont les investissements qu'ils envisagent. Nous avons également demandé aux responsables de la CCT pour l'Ouest quelles étaient leurs priorités. La conclusion de cette entente est terminée aux deux tiers. L'avantage dans ce cas-ci est que nous espérons avoir un scénario qui nous permettra de conclure une entente quinquennale nous permettant de savoir à quoi nous en tenir, non pas pour une année seulement mais pour cinq ans.

M. Mayer: Je voudrais aborder un autre sujet. A-t-on fait des démarches auprès du gouvernement ou encore le ministère lui-même a-t-il songé à d'autres ententes possibles avec les sociétés de chemins de fer pour l'amélioration des wagons couverts ou pour améliorer le matériel en général? Les fonds ont été avancés et le nombre des wagons a été fixé en vertu de deux programmes. Pour ce qui est du parc de wagons couverts, envisage-t-on d'autres accords de partage des coûts avec une ou les deux sociétés de chemins de fer?

M. Farquhar: Oui, en effet, on y a songé. Pour l'instant, on estime que ce ne serait pas un investissement rentable. Il ne reste pas beaucoup de wagons couverts qui puissent être améliorés de façon rentable. Je pense que désormais il faut envisager \$10,000 pour l'amélioration d'un seul wagon couvert. Par exemple, un nouveau wagon-trémie coûte environ \$60,000. Ainsi, du point de vue économique, il serait préférable d'acheter plus de wagons-trémies que de wagons couverts et nous supprimerons petit à petit les wagons couverts actuels.

M. Mayer: Il restera encore beaucoup d'acier léger, de 65 livres, ce qui signifie que les wagons-trémies ne pourront pas être chargés complètement. En effet, les rails légers ne permettent pas plus que des demi-chargeements. Est-ce pour cela qu'on envisage de garder le parc de wagons couverts si bien que l'on puisse utiliser l'acier léger tant qu'il n'y aura pas eu amélioration?

M. Farquhar: Comme vous le savez, nous avons amélioré 7,000 wagons couverts ce qui devrait suffire pour la ligne de Churchill par exemple et d'autres voies de service. L'objectif de ce programme d'amélioration des voies de service est d'augmenter la charge de l'acier à 85 livres ou du moins à l'équivalent d'un wagon-trémie rempli. Il faut donc trouver du financement pour le programme de réhabilitation d'abord et voir dans quel délai nous pourrions relever la charge des rails à 85 livres.

M. Mayer: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Mayer.

[Text]

Mr. Baker.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Mr. Chairman, I wonder if somebody could bring us up to date concerning votes 90 and 95, which specifically relate to the TerraTransport Division of the Canadian National Railway Company in Newfoundland and to the reimbursement to Canadian National of certain moneys—that is Vote 95. Can any more recent information be given relating to TerraTransport in Newfoundland and their present activities?

• 2035

Mr. Giroux: Mr. Chairman, if I may I would like to ask Mr. Henderson who is very familiar with both of those two programs, the Labour Assistance Program which is covered by Vote 90 and the payments for testing and evaluation of the Newfoundland railway covered by Vote 95. Mr. Henderson can give a report on that.

The Chairman: Mr. Henderson.

Mr. Henderson: Thank you very much. I will discuss the Newfoundland railways and TerraTransport in two parts. I think that probably would be getting at the issues you would be seeking, Mr. Baker.

Perhaps the first one to talk about is the Newfoundland Labour Assistance Program. This program follows on the heels of a very similar program that was introduced successfully with the VIA rail passenger program. At the present time the unions and the company, CN, have signed a special labour agreement which augments the benefits that are already part of the existing collective agreement. It is designed to facilitate reductions of a permanent nature and to alleviate to the extent possible the hardships that any reductions would have on individuals.

The program has been initiated now. There are discussions that are under way between TerraTransport and their employees, and the government has set aside a total of \$10 million for the government's portion of those costs which will be deployed over a period of approximately five years.

The second part of the program involves testing and evaluation which we have tended more recently to refer to as a revitalization of the railway in Newfoundland. The Minister of Transport recently announced in St. John's that there would be a program introduced that would call for the use of containers for the Newfoundland railway to replace the traffic that is now moving in boxcars. The cost of the introduction of containers will be in excess of \$50 million and it will be introduced beginning the third quarter of this year and will be phased in over a period of approximately three years.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Mr. Chairman, would the witness know whether or not the containerization will totally replace the boxcars in Newfoundland or will it be a uniting of both these services. Would you know that yourself?

Mr. Henderson: The studies that have been carried out to date have indicated that the potential exists to see virtually all of the traffic that is now moving across the Gulf and intra-Newfoundland as being traffic that could be container-

[Translation]

Monsieur Baker.

M. Baker (Gander-Twillingate): Monsieur le président, je me demande si quelqu'un pourrait nous dire ce qu'il en est des Crédits 90 et 95 qui ont trait précisément à la division TerraTransport de la Société de chemins de fer nationale à Terre-Neuve et dans le cas du Crédit 95 plus particulièrement, à certains remboursements au CN. Quelqu'un a-t-il des renseignements récents sur TerraTransport à Terre-Neuve et ses activités actuelles?

M. Giroux: Monsieur le président, permettez-moi de céder la parole à M. Henderson qui connaît bien ces deux programmes, le programme d'aide aux employés, qui fait l'objet du crédit 90, et les paiements au titre d'un programme d'essai et d'évaluation du fonctionnement des services ferroviaires à Terre-Neuve, qui fait l'objet du crédit 95. M. Henderson vous donnera des précisions.

Le président: Monsieur Henderson.

M. Henderson: Merci beaucoup. J'aborderai les services ferroviaires à Terre-Neuve et TerraTransport séparément. Ainsi, je crois que cela vous donnera satisfaction, monsieur Baker.

Tout d'abord, le programme d'aide aux employés à Terre-Neuve. Il s'agit d'un programme qui fait suite à un programme analogue auquel on a eu recours au moment de VIA. Pour l'instant, les syndicats et la société CN ont signé une entente spéciale qui majore les avantages conférés en vertu de la convention collective actuelle. Il s'agit de pallier les réductions permanentes et, dans la mesure du possible, d'atténuer les inconvénients que ces réductions pourraient avoir.

Le programme est déjà lancé. TerraTransport et ses employés sont en pourparlers et le gouvernement a réservé une somme de \$10 millions pour couvrir les coûts qui s'étendront sur environ cinq ans.

La deuxième partie du programme a trait aux essais et à l'évaluation auxquels on procédera dans le cadre de ce que nous avons appelé récemment la revitalisation des chemins de fer à Terre-Neuve. Le ministre des Transports a annoncé récemment à Saint-Jean qu'il y aurait un programme visant à remplacer par des conteneurs les wagons couverts actuellement utilisés à Terre-Neuve. Les conteneurs coûteront plus de \$50 millions et le programme sera lancé au cours du troisième trimestre de cette année. Il s'étendra sur trois ans.

M. Baker (Gander-Twillingate): Monsieur le président, est-ce que les conteneurs remplaceront complètement les wagons couverts à Terre-Neuve ou envisage-t-on de garder les deux éléments?

M. Henderson: Les études qui ont été faites jusqu'à présent démontrent que tout le trafic de marchandises passant par le golfe vers l'intérieur de l'île pourrait s'accommoder de conteneurs. Il y aurait trois types de conteneurs.

[Texte]

ized over time. The traffic would move in three types of containers.

The first would be container load loss that would not require any transshipping between origin and destination points. The second would be perhaps bulk type commodities that might move by mainland rail cars to the North Sydney area and transferred to special flat cars that would have, say, bulkhead commodities like plywood for example. The third type would be a cargo flow concept of powdered goods, bulk commodities that would move in mainland cars to the North Sydney area and transfer to special bulk containers at North Sydney for movement across the gulf and delivery by rail to distribution points in Newfoundland.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): I do not guess you would know any further specifics about the deployment of capital investments or of man-years within the province. I guess that is something that I would have to direct to TerraTransport themselves. Is that correct?

• 2040

Mr. Henderson: The program will evolve, obviously, with time and the figures that have been quoted for the acquisition of container equipment and handling equipment tend to be quite firm. There has been \$44 million associated specifically with container equipment and handling facilities. One would have to examine the program pretty carefully with time to adjust that perhaps to growth in traffic and there may be additional funds that would be required, depending upon the success of the program.

There will certainly be some major impact of the introduction of containers on manpower for the Newfoundland railway. I think that has been acknowledged by all parties—the unions, the province, the railways and ourselves. The figures that we have indicate that there are on the Newfoundland railway approximately 300 employee positions that are redundant to current needs—that is, redundant to the present operation and the present level of services. The indications that we have are that, over a period of five years, for the railway operations, with the introduction of containers and with the adjustments that may be required in railway services and so on, there could possibly be another 300 employees involved.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Yes, I knew about these figures, but I only found out about them last week. Of course, it is not your department who makes a political judgment on something like this, but I must say, Mr. Chairman, and I would like it on the record, that, as far as the general picture is concerned in Newfoundland, with CN—you are the coastal boat service—and everything involved, it appears to me to be an incredible disaster that is shaping up with about a thousand employees on all of the services that are under consideration now to be cut back and with the rationalizations that have come about. I cannot see, for the life of me, how, politically speaking, either the Newfoundland or the federal government, or the people in political positions, in positions of power, could accept that kind of rationalization in the long run. It is just simply beyond me.

[Traduction]

Tout d'abord, ceux qui n'exigeront pas de transbordement entre le point d'origine et le point de destination. Ensuite, il y aura des conteneurs pour les denrées en vrac qui pourront être transportées à bord de wagons jusqu'à North Sydney et transbordées dans des wagons plats spéciaux capables de recevoir du contre-plaqué par exemple. Le troisième type de conteneurs serait utilisé pour des denrées en poudre par exemple, des denrées en vrac qui seraient chargées à bord de wagons à North Sydney et transbordées dans des conteneurs spéciaux à North Sydney pour traverser le golfe et être livrées par chemin de fer à leur point de destination à Terre-Neuve.

M. Baker (Gander-Twillingate): Est-ce que vous auriez par hasard des détails sur les dépenses en capital et les exigences en personnel pour la province? Peut-être devrais-je m'adresser au responsable de TerraTransport, n'est-ce pas?

M. Henderson: Le programme se concrétisera petit à petit, mais les chiffres prévus pour l'acquisition des conteneurs et de l'équipement de manutention sont assez précis. On a parlé de 44 millions de dollars pour le tout. Il faudra étudier le programme soigneusement pour faire les rajustements nécessaires en fonction de l'intensification du trafic et si le programme est couronné de succès, il faudra peut-être augmenter les sommes prévues.

Très certainement, les conteneurs exigeront une augmentation de l'effectif ferroviaire à Terre-Neuve. Je pense que toutes les parties en cause, les syndicats, la province, les compagnies ferroviaires et nous-mêmes en sommes conscients. D'après les chiffres actuels, le service ferroviaire à Terre-Neuve dispose d'un excédent d'environ 300 employés pour ses besoins actuels. Il semble que d'ici à environ cinq ans, l'adoption des conteneurs et les rajustements nécessaires exigeront peut-être 300 employés supplémentaires.

M. Baker (Gander-Twillingate): Je sais. J'ai découvert cela la semaine dernière. Bien entendu, c'est votre ministère qui porte un jugement politique dans un cas comme celui-ci, et je pense que les perspectives sont sombres pour Terre-Neuve. Le CN s'occupe du service de navigation côtière et de tous les services connexes. Ce sera un désastre monstre car environ 1,000 employés risquent de perdre leur emploi étant donné les compressions et la rationalisation envisagées. Je me demande comment, du point de vue politique, le gouvernement de Terre-Neuve ou le gouvernement fédéral pourront accepter les conséquences de cette rationalisation à long terme. Je ne comprends pas.

[Text]

I must admit that several months ago, before this announcement was made, I was promoting the containerization concept because I knew that the direct water transportation outlook for the private firms operating between Montreal and St. John's, Newfoundland, and Halifax and St. John's, Newfoundland, dictated that the railway would lose an incredible amount of business if it did not go into containerization: that was a fact that was presented. But there is another dimension to the whole question and I am really surprised that, at the political level, both provincially and federally, these types of decisions would be made without due consideration of the impact on the economy of the province—but, anyway, that is out of the hands of the officials here. That is a political decision that I object to strongly and I intend to take it further in the days and months to come.

I would like to switch to another question relating to the intra-provincial ferry services in Newfoundland and I would like to ask for a witness to tell us just what the present situation is regarding the federal involvement in intra-provincial ferry system in the province, whether or not a new agreement is about to be signed and, specifically, whether or not any witness here would know anything about any recent developments concerning the Greenspond causeway.

I know I asked the minister the questions and the provincial minister of transportation got back to me and said that the minister was all wet, that he did not really know what he was talking about. But I have to take the federal minister at his word. Is there somebody who can bring us up to date on just what is happening with intra-provincial ferry services in Newfoundland as far as this department is concerned?

• 2045

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: I can answer that question, Mr. Chairman, and if Mr. Baker wishes to go a little bit deeper into it, Mr. George can certainly join us and add to it. With respect to the intra-provincial ferry services, we have an agreement with the Province of Newfoundland. This agreement was signed in February 1979, whereby the Province of Newfoundland agreed to assume the responsibility for the ferry services in Conception, Bonavista and Notre Dame bays.

As part of the agreement, we agreed to pay a subsidy in the first year because it had to be adjusted by about \$1.3 million. It is being adjusted on the basis of the changes in the cost-of-living index in St. John's, Newfoundland, and it is estimated to be at \$1.7 million this fiscal year.

As part of the agreement also, we agreed to carry a number of capital works on various ferry terminals in order to bring them to a satisfactory standard. And it is in this particular context of course that the Greenspond causeway is one of the alternatives to carrying out some of those capital improvements. With respect to Mr. Baker's comment on that, I can only say that the minister's statement to this committee, if I can recall it, still pertains. It said that we are positive in the federal government about the investment to be made in that causeway. I do not have the exact details here, but Mr. George surely has them, as to it being part of a package approach with

[Translation]

Il y a plusieurs mois, avant qu'on annonce cette décision, j'étais tenant du recours aux conteneurs car le transport maritime direct effectué par des sociétés privées entre Montréal et Saint-Jean, Terre-Neuve et Halifax et Saint-Jean, devenait pour les chemins de fer un concurrent potentiel redoutable dont seuls les conteneurs pourraient avoir raison. Les faits ont été présentés. Il y a quand même un autre aspect de la question et je m'étonne qu'à l'échelon politique, que ce soit au provincial ou au fédéral, on ait pris des décisions sans tenir compte de leurs répercussions sur l'économie de la province. Je sais que les fonctionnaires ici présents n'y peuvent rien. C'est une décision politique à laquelle je m'oppose et j'entends le faire savoir dans les jours et les mois qui suivront.

Je voudrais passer à une autre question ayant trait aux services de traversiers intraprovinciaux entre Terre-Neuve et le continent. Un de nos témoins pourrait-il nous dire quelle est la situation actuelle en ce qui a trait aux services de traversiers intraprovinciaux si, par exemple, une nouvelle entente a été signée et plus précisément, s'il s'est produit quelque chose en ce qui a trait au passage Greenspond?

J'ai posé des questions au ministre et le ministre provincial des Transports m'a répondu que celui-là ne savait pas très bien ce qu'il en était. Je suis cependant forcé de croire ce que me dit le ministre fédéral. Quelqu'un peut-il nous mettre au courant de ce qui se passe du côté des services de traversiers interprovinciaux et m'indiquer quel est le rôle du ministère.

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Monsieur le président, je puis répondre à cette question, mais si M. Baker veut des précisions, M. George pourra certainement ajouter quelque chose. Pour ce qui est des services de traversiers intraprovinciaux, nous avons un accord avec la province de Terre-Neuve. Cet accord a été signé en février 1979 et la province a accepté d'assumer la responsabilité des services de traversiers dans les baies de Conception, Bonavista et Notre-Dame.

En vertu de l'accord, nous avons versé des subventions la première année car il fallait combler une somme de 1.3 million de dollars. La somme totale est rajustée suivant les fluctuations de l'indice du coût de la vie à Saint-Jean, Terre-Neuve, et cette année, la somme versée sera de 1.7 million de dollars.

En vertu de l'accord toujours, nous devons effectuer des travaux d'équipement à divers terminaux de traversiers afin qu'ils respectent désormais les normes. Le passage de Greenspond est une des solutions qui nous permettra d'échapper à ces travaux. Je vous dirai, monsieur Baker, que la déclaration que le ministre a faite ici en comité vaut toujours. Il a dit que le gouvernement fédéral était déterminé à investir dans ce passage. En effet, M. George pourra vous donner des précisions, cela fait partie d'un plan d'ensemble destiné à la province de Terre-Neuve. Le ministre en a parlé avec l'ancien ministre des Transports de Terre-Neuve qui n'est plus en fonction, mais il

[Texte]

the Province of Newfoundland. This was a matter that the minister discussed with the previous Minister of Transport of Newfoundland, who I understand has been replaced since then, so presumably this might have to be discussed again with the new Minister of Transport in Newfoundland. But the position as stated by the minister is definitely the position that still pertains with respect to the Greenspond causeway.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): I wonder if Mr. Giroux could indicate to me why the federal government, both politically and administratively, could not just say to the Province of Newfoundland, Look, we will pay for half the costs that are now being sought for the causeway. Just a flat statement, which would financially save this particular department here money, because it means you would not have to pay the 75 per cent subsidy on the ferry system. You know, it seems unreasonable to me that any negotiations would have to take place at all concerning trade-offs or any other thing. It has nothing to do with trade-offs. The trade-off is that you are going to save the Canadian taxpayer money. Now, what better trade-off could there be? Or is this subject, as you seem to indicate, a part of an overall package that is presently under discussion, and it is not being dealt with separately? Is that the case?

Mr. Giroux: Definitely the latter is the case, Mr. Baker. It is part of an overall package that is being discussed, which is still under active discussion with the Province of Newfoundland. We are hopeful, as the minister indicated when he was in front of the committee about two weeks ago, that discussions will take place very quickly, so that we can put the final touches to that package and be able to proceed with all the elements within it, of which the Greenspond Causeway is a part. But you are quite right; it is the latter rather than the former.

The Chairman: Your final question, Mr. Baker.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Okay, Mr. Chairman, my final question. I notice in the description of what the surface transportation program is for Canada, one of the things here relating to rail transport—and I must say in looking at the defining of the objectives of this particular department, I find it very confusing, because it covers practically everything in transportation in Canada. Under Rail Transport it says,

• 2050

The development, implementation and monitoring of policies and programs related to railway network rationalization and effectiveness in providing rail passenger and freight services in conjunction with the Canadian Transport Commission.

All right, let me put this question to you. Suppose—and I want you to give me some advice here—suppose TerraTransport in Newfoundland, the CN, is embarking upon a policy of closing out certain stations and incredible lay-offs are about to take place, and I object to the CTC. Is there any mechanism through your department such that I can also at least have some input? As your definition states here, you develop, you implement, and you monitor. Or is there any mechanism through Surface Transportation?

[Traduction]

se peut qu'il ait repris la discussion avec l'actuel ministre des Transports. Ce qu'a dit le ministre au sujet du passage Greenspond vaut toujours.

M. Baker (Gander-Twillingate): M. Giroux pourrait-il nous dire pourquoi le gouvernement fédéral, à l'échelon politique et à l'échelon administratif, n'indique pas à la province de Terre-Neuve qu'il payera la moitié des coûts du passage. Il suffirait d'une simple déclaration qui permettrait au ministère d'épargner de l'argent parce que vous n'auriez plus à verser 75 p. 100 de la subvention dont les traversiers font l'objet. Il semble déraisonnable qu'on envisage même de négocier dans ce cas-ci. Il n'y a rien à gagner des négociations. En effet, cette mesure vous permettrait de faire épargner de l'argent aux contribuables. Que voulez-vous de plus? Vous semblez avoir laissé entendre que cela faisait partie d'un plan d'ensemble à l'étude. S'agit-il effectivement de cela?

M. Giroux: En effet. Nous sommes en train de discuter d'un plan d'ensemble avec la province de Terre-Neuve. Comme l'a dit le ministre, quand il a comparu ici il y a deux semaines, nous espérons que les discussions se dérouleront sans tarder pour que nous puissions mettre la dernière main au plan et concrétiser les diverses mesures qu'il prévoit, notamment le passage de Greenspond. Vous avez tout à fait raison, il s'agit d'un plan d'ensemble.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Baker.

M. Baker (Gander-Twillingate): D'accord, monsieur le président. Je remarque dans la description du programme des transports de surface, une définition du transport ferroviaire. Quand je lis quels sont les objectifs de votre ministère, je trouve qu'ils prêtent à confusion car ils couvrent presque tout ce qui concerne le transport au Canada. Sous le titre: Transport ferroviaire, on dit:

Élaboration, mise en application et surveillance des politiques et programmes reliés à la rationalisation du réseau ferroviaire et à l'efficacité des services ferroviaires pour voyageurs et marchandises, conjointement avec la Commission canadienne des transports.

J'en arrive maintenant à ma question. J'aimerais que vous me donniez des conseils. Supposons que TerraTransport à Terre-Neuve, c'est-à-dire le CN, lance un programme de fermeture de certaines stations et de mises à pied, et que je m'oppose à la décision prise par la CTC. Existe-t-il des mécanismes, dans votre ministère, par lesquels je pourrais passer pour faire connaître mon avis? D'après la définition qui est donnée ici, vous élaborez, vous mettez en application et

[Text]

Mr. Giroux: Mechanisms to influence the supposed decision of TerraTransport? I would think the best mechanism would be to make your views known to the department, to the minister; your concern about the impact this would have on the various communities, on the economy of the province.

What we are trying to do, if we take the TerraTransport situation, is really to ensure that the policies undertaken by TerraTransport give the Newfoundland railway the best opportunity and chance to continue and to develop into an effective operation. If certain of their policies and certain of their proposals, apart from the CTC process—which of course is a process which would allow you to make your input known as well as that of the communities and so on—but if those policies were in your view very detrimental, certainly the best way would be to tell us directly. I am sure you would not hesitate, either, to tell TerraTransport about the same kind of situation. That is basically one of the ways we get our input.

I wonder if Mr. Henderson would like to add to that.

The Chairman: I am afraid I am going to have to cut this off and go to the next questioner. I think Mr. Baker would probably agree that you gave him the kind of advice he was looking for.

Mr. Gass.

Mr. Gass: Thank you, Mr. Chairman. Earlier today—at this morning session, in fact—I was starting to do some questioning regarding VIA Rail, and the one thing that catches my eye is a report in *The Chronicle-Herald* of Halifax for March 21. It is an article stating that:

Within a year, Via Rail may have “revolutionary” new trains travelling the Halifax-Saint John run at speeds up to 145 kilometres per hour, according to Preston Beaumont, Atlantic regional public affairs manager.

Mr. Beaumont goes on to say that the LRCs—which is the short form for “light, rapid”—and this is the part I like—“and comfortable”—represent a revolutionary advance in design. The article goes on to say that this year testing will be done between Halifax and Saint John and within a year limited testing will be done in the Toronto-Montreal corridor.

I wonder if any of these cars are destined for, or if there is any planning for any of these cars to be used on, the main corridor between Halifax and Central Canada—Atlantic Canada and central Canada—or are they just being tested within the next year on the Halifax-Saint John run and the Toronto-Montreal corridor?

Mr. Giroux: To answer the first part of your question, Mr. Gass, I do not know on the basis of what information Mr.

[Translation]

vous surveillez. Ou alors, pourrais-je passer par le programme des transports de surface?

M. Giroux: Vous parlez de mécanismes que vous pourriez invoquer pour influencer TerraTransport dans sa prise de décision, n'est-ce pas? D'après moi, la meilleure façon de procéder serait de faire connaître votre point de vue au ministre et au ministre. Ce qu'il vous faudrait faire, c'est lui expliquer l'incidence que cette décision aurait sur les différentes communautés et sur l'économie de la province dans son ensemble.

Pour ce qui est de TerraTransport, ce que nous essayons en fait de faire, c'est de nous assurer que les politiques qu'elle met en œuvre offrent au réseau de chemins de fer de Terre-Neuve les meilleures possibilités pour que celui-ci soit non seulement maintenu, mais qu'il s'améliore et assure un service efficace. Si certaines de ces politiques ou propositions étaient néfastes... et je ne parle pas ici du processus en vigueur à la CCT qui vous permet, à vous, ainsi qu'aux représentants des autres communautés, de se faire entendre... la meilleure façon de procéder serait de vous adresser directement à nous. Je suis certain que vous n'hésiteriez pas non plus à vous expliquer avec TerraTransport au sujet du même genre de situation. C'est là l'une des façons dont nous sommes tenus au courant de la situation.

M. Henderson aimerait peut-être ajouter quelque chose à cela.

Le président: Je regrette, mais je dois maintenant donner la parole au prochain député sur ma liste. Je pense que M. Baker est satisfait des conseils que vous lui avez donnés.

Monsieur Gass.

M. Gass: Merci, monsieur le président. Lors de notre séance de ce matin, j'avais posé certaines questions au sujet du service VIA Rail. A ce sujet, j'ai été très intéressé par un rapport que j'ai lu dans le *Chronicle-Herald* d'Halifax le 21 mars dernier. L'article dit que:

Selon Preston Beaumont, directeur régional des affaires publiques pour la région de l'Atlantique, VIA Rail aura peut-être d'ici un an des nouveaux trains «révolutionnaires», qui, pour le trajet Halifax-Saint-Jean, atteindront des vitesses allant jusqu'à 145 km/h.

M. Beaumont poursuit en disant que les trains LRC—forme abrégée pour légers, rapides, et le qualificatif que je préfère, confortables—sont le résultat de progrès révolutionnaires réalisés dans le domaine de la conception. L'auteur dit plus loin que des essais seront faits cette année pour le trajet Halifax-Saint-Jean et d'autres seront faits d'ici un an pour le corridor Toronto-Montréal.

J'aimerais savoir s'il est prévu que ces trains soient utilisés pour le corridor principal reliant Halifax et la partie centrale du pays, à savoir le corridor Atlantique-Centre, ou si les essais prévus pour l'an prochain ne portent que sur le projet Halifax-Saint-Jean et celui de Toronto-Montréal.

M. Giroux: En réponse à la première partie de votre question, monsieur Gass, je dois vous avouer que je ne sais pas sur

[Texte]

Beaumont was speaking. The LRC trains, as I indicated to the committee this morning, are planned to be tested in the Toronto-Montreal-Ottawa corridor, for very obvious reasons: that is where the maintenance facilities are, and if any adjustments are to be made, that is also the region that is closest to Bombardier who is the builder of these trains, and Mr. Roberts, I think, when he was in front of the committee, confirmed this. So, I cannot comment on the statement that was made in the press with respect to the Halifax-Saint John route.

• 2055

One thing that is also important to note is that the LRC's are primarily for fast inter-city services. They are not to be used as trans-continental trains, which is what you are talking about, I think, for the Halifax-Montreal service. The trans-continental trains have certain characteristics, sleeper services and so on, which the LRC's are not designed to accept. The LRC's are designed to be for medium distances and inter-city. They are primarily daylight trains. As I indicated this morning, we do not have any indications yet as to what will be the deployment of the LRC's once they are in full service. We do know that the testing will be in the Toronto-Ottawa-Montreal corridor.

Mr. Gass: I have noticed another item in this article and it relates to the computer banking system, which is supposed to enable the train to handle speeds of up to 200 kilometers per hour. Is that a mechanized system within the undercarriage of the train, between the carriage and the car, for self-levelling, if you like, or counterbalancing on turns?

Mr. Giroux: I would like Mr. Henderson to answer this because he is more of an expert on railway technology than I am.

The Chairman: Mr. Henderson.

Mr. Henderson: Prior to addressing this question, I would like to make a comment to supplement some of the things Mr. Giroux has been saying with respect to the deployment of the LRC equipment. It is new equipment and there are a lot of new innovative ideas associated with that equipment, the banking system being one of those. So, it would be particularly important, I think, at the early stages to deploy that equipment in such a way that the maintainability can be attended to and people can be trained in order to be able to accommodate the routine maintenance and any other difficulties which may accrue in the introduction of a new train. There has been heavy concentration during the full construction of that train on quality assurance and quality control, so we are highly confident in the train. But I think at least the initial deployment will have to take into account the fact that it is new and it is innovative and will have to go through a testing period.

The banking system is not in any way related to considerations of top speed. It will not increase the top speed of the train. What it will do is, it will allow the train to negotiate

[Traduction]

quels renseignements M. Beaumont s'est fondé pour faire ses déclarations. Comme je l'ai dit ce matin, les trains LRC seront mis à l'essai pour le corridor Toronto-Montréal-Ottawa et ce, pour des raisons très évidentes: c'est le long de ce corridor que se trouvent les installations d'entretien et, si des rajustements s'avéraient nécessaires, cela ne posera aucun problème pour ces parcours car la société Bombardier, qui construit ces trains, se trouve à proximité. Lorsque M. Roberts a comparu devant le Comité, je pense qu'il a confirmé cela. Je ne suis pas en mesure de formuler des commentaires au sujet de la déclaration faite par la presse au sujet du parcours Halifax-Saint-Jean.

Il conviendrait, je pense, de souligner que les trains LRC sont surtout destinés aux services rapides interurbains. Il n'a pas été prévu de les utiliser pour des trajets transcontinentaux, comme pour le service Halifax-Montréal dont vous parliez tout à l'heure. Les trains transcontinentaux offrent certains services, notamment des wagons-couchettes, etc., que les trains LRC ne peuvent pas offrir. Les trains LRC sont conçus pour des distances moyennes et des trajets reliant une ville à une autre. Ces trains sont d'autre part conçus pour voyager surtout le jour. Comme je l'ai dit ce matin, nous ne savons pas encore quelle utilisation sera faite des trains LRC lorsqu'ils seront mis en service. Tout ce que nous savons, c'est que les essais seront effectués sur le corridor Toronto-Ottawa-Montréal.

M. Gass: J'ai également remarqué quelque chose dans l'article au sujet d'un système informatisé de détermination de l'inclinaison dans les virages, conçu pour permettre au train de voyager à des vitesses allant jusqu'à 200 kilomètres à l'heure. S'agit-il d'un système mécanisé, installé en dessous du train, entre le cadre et le wagon, qui agit en tant qu'équilibreur dans les virages?

M. Giroux: J'aimerais que M. Henderson réponde à cette question, car il a plus de connaissances que moi en matière de technologie des chemins de fer.

Le président: Monsieur Henderson.

M. Henderson: Avant de répondre à la question, j'aimerais ajouter quelques remarques à ce qu'a dit M. Giroux au sujet du déploiement du matériel LRC. Il s'agit de matériel tout à fait nouveau, conçu à partir d'idées tout à fait innovatrices, dont celles d'un système informatisé d'inclinaison. C'est pourquoi je pense qu'il est très important, au tout début du déploiement de ce matériel, de le faire de façon à former les gens pour qu'ils puissent s'occuper de l'entretien régulier du train et régler les éventuels problèmes que suppose l'introduction de tout nouveau train. Tout au long de la construction de ce train, on a beaucoup mis l'accent sur la qualité et le contrôle de la qualité, et c'est pourquoi nous sommes si confiants. Mais il nous faudra néanmoins, du moins pendant la période initiale de déploiement de ce nouveau matériel, tenir compte du fait que le modèle est tout à fait nouveau et innovateur et qu'une période d'essai s'impose donc.

Le système informatisé d'inclinaison n'a rien à voir avec l'idée d'atteindre des vitesses importantes. Ce système n'aura pas pour résultat d'accroître la vitesse maximale du train. Ce

[Text]

curves at much higher speeds than would otherwise be the case because there is a servo-control system which will compensate for the centrifugal force that is associated with running through a curve, so that the passenger will not be aware of the centrifugal force. It is designed to balance that out. So the improvement it will provide is not one of allowing for a higher top speed but of allowing for a higher average speed, by permitting a higher speed negotiation of curves, which is, I think, particularly important when one looks at the super elevations on curves, which tend to be a compromise between those that are required for passenger services and those that are required for freight services.

Mr. Gass: Thank you. In the same article, I note that there are 50 coaches and 21 locomotives. That to me does not seem to be in proportion. That indicates you are going to have two and a half coaches for each locomotive. Is there any reason why the 50 coaches and 21 locomotives—do the coaches require a special engine as well?

The Chairman: Mr. Henderson.

Mr. Henderson: The reason for the seemingly high percentage of locomotives, derives from the performance that one is looking for from that train. They are very high horse power locomotives. They are approximately 4,000 horsepower per unit, of which a little over 1,000 horsepower is used to provide what are called hotel services for the train—the lighting, the heating and the air conditioning. These trains will no longer require steam generator cars or be dependent upon steam heating, they will have electrical heating. Roughly 25 per cent of the total power that is generated will be used not to propel the train but to provide the ancillary services that are needed. In order to get that type of performance that is being looked for, and in order to be able to move into a fully electrified system for air conditioning and heating, the power requirement is very high and therefore we have a need for two locomotives because 4,000 horsepower is about the limit of horsepower that can be generated for a locomotive of that weight.

• 2100

Mr. Gass: With that in mind, how many coaches could one locomotive service, if you like, supplying the power for air conditioning, heating and movement of coaches?

Mr. Henderson: That, of course, because of the hotel power, depends upon whether it would be summer or winter conditions. But the specific answer to your question is that it could be anywhere in the upper limit from seven to nine cars.

Mr. Gass: Coaches per locomotive.

Mr. Henderson: Yes, coaches per locomotive, that is correct. But if one is looking for the acceleration characteristic that would be associated with a high-performance train, one has to put a higher level of power to those trains.

Mr. Gass: Thank you. Mr. Chairman, I would go to another line of questioning and that is regarding rail line improvement, and I am referring specifically to rail bed improvement on Prince Edward Island. I think two years ago, or three years

[Translation]

qu'il fera, c'est permettre au train de négocier les virages à des vitesses supérieures que par le passé, car il comporte un système de servo-contrôle qui compensera la force centrifuge et assurera, par conséquent, le confort des passagers. Ce système a pour objet de contrebalancer cette force centrifuge. Ces améliorations permettront donc non pas l'atteinte d'une vitesse maximale plus élevée, mais d'une vitesse moyenne plus élevée puisqu'il permettra de négocier des virages à des vitesses supérieures. Cela est très important, compte tenu des élévations en cours de virage; on arrive à un compromis entre celle requise pour les services pour passagers et celle appliquée aux services de fret ou de transport des marchandises.

M. Gass: Merci. J'ai remarqué dans le même article qu'il y a 50 wagons et 21 locomotives de ce genre. Ce rapport me surprend quelque peu. Il signifie, en fait, qu'il y aura deux wagons et demi par locomotive. Ces wagons demandent-ils à être tirés par des locomotives spéciales?

Le président: Monsieur Henderson.

M. Henderson: Le pourcentage élevé de locomotives s'explique par le niveau de rendement et de performance que nous recherchons grâce à ce train. Ces locomotives sont extrêmement puissantes. Chacune d'elles déploie environ 4,000 chevaux, dont 1,000 sont utilisés pour ce que nous appelons les services hôteliers, à savoir l'éclairage, le chauffage et l'air climatisé. Ces trains ne nécessiteront pas de wagons générateurs de vapeur et leur système de chauffage sera électrique et non plus à vapeur. Par conséquent, environ 25 p. 100 de la puissance totale générée servira non pas à faire avancer le train, mais à fournir les services auxiliaires requis. Donc, pour atteindre le niveau de performance que nous recherchons et assurer un système exclusivement électrique de climatisation de l'air et de chauffage, il nous faut avoir deux locomotives, car la limite d'une locomotive de ce poids est d'à peu près 4,000 chevaux, et il nous en faut davantage.

M. Gass: Combien de wagons une locomotive pourrait-elle tirer et alimenter sur le plan de l'air climatisé et du chauffage?

M. Henderson: Puisqu'il s'agit de services hôteliers, cela dépendrait de la saison. Mais je dirais qu'une locomotive pourrait desservir entre sept et neuf wagons au maximum.

M. Gass: Vous parlez là du nombre de wagons par locomotive?

M. Henderson: Oui. C'est exact. Mais il est évident, d'autre part, que si l'on veut avoir un train à rendement élevé, il faut qu'il ait des capacités d'accélération importantes, et c'est pourquoi ces trains exigent une puissance supérieure.

M. Gass: Merci. Monsieur le président, j'aimerais maintenant passer à la question de l'amélioration des lignes ferroviaires, notamment à l'Île-du-Prince-Édouard. Une étude a été faite à l'Île-du-Prince-Édouard il y a deux ou trois ans sur le

[Texte]

ago at the most, there was a study done on Prince Edward Island regarding the cost of upgrading the rail bed. The cost at that time was somewhere around \$26 million. I would like to know how much of the rail lines on Prince Edward Island have been upgraded in the last couple of years and how much money is required to complete the job of upgrading the rail bed in the next couple of years.

Mr. Giroux: I would like Mr. Henderson to handle that question, Mr. Chairman.

Mr. Henderson: I would have to find the specific number that you are looking for. I could perhaps indicate that for the railway on Prince Edward Island, the amount of trackage to be upgraded and the level of that upgrading, I think, is tied in very much to the kind of distribution system that will be developed for the movement of potatoes. There are plans under way now to conduct a loading point study which would be designed to see what the best combination would be for specific loading points for loading potatoes on to rail cars and that would then determine the extent of the rail network that would have to be upgraded in order to meet the needs of the new system.

Mr. Gass: One more point, Mr. Chairman, and I am glad that the witness, Mr. Henderson, brought it up. There was a three-point loading study completed in Prince Edward Island just recently. In fact, I got a copy of it today. The three points that they were figuring on utilizing as loading points are Souris which is at the eastern end of the Island, the Charlottetown area, and Albany which is just a short distance from the Borden ferry terminal.

The point I want to make is that there was some consideration for the abandonment of the main line between Souris and Charlottetown, but now that they have announced a \$2-million, or in that vicinity, loading point and warehouse facilities in Souris, it is going to be impossible for the railway to abandon that section of main line and it is going to be crucial that the rail beds be upgraded. I am wondering what plans there are now. How much money is going to be in the budget this year or next year for the actual upgrading of the rail beds on the Island?

Mr. Henderson: At the present time, to my knowledge, there are no specific funds allocated to upgrading per se. I think it would be tied in very much to the distribution systems that would be developed. With respect to abandonments, the term abandonment is sometimes used in an unfortunate way in that it is a term that is required by legislation in order for the railways to seek compensation for lines that are operating in a nonviable, noncommercial environment. The process that would be involved in order to implement abandonment is a public hearing process, as you may well know, and within that public process the public interest is taken into account to a very great extent.

• 2105

The specific plan with respect to the Prince Edward Island railway in our view is tied in very much to the distribution systems that will best suit the potato traffic for the island, and

[Traduction]

coût des travaux d'amélioration des lignes de chemins de fer. On avait à cette époque évalué les coûts à environ 26 millions de dollars. J'aimerais savoir combien de lignes y ont été améliorées ces deux dernières années et combien d'argent serait nécessaire pour terminer ce travail d'amélioration dans un délai de quelques années.

M. Giroux: Monsieur le président, je préférerais que M. Henderson réponde à cette question.

M. Henderson: Il va falloir que je me renseigne. Je puis néanmoins déjà vous dire que la quantité de travail à faire à l'Île-du-Prince-Édouard dépendra largement du système de distribution qui sera mis en place pour l'expédition des pommes de terre. On est en train d'étudier la possibilité d'effectuer une étude sur le chargement des pommes de terre sur les wagons de trains. Une fois cette étude réalisée, nous saurons mieux quelles lignes et quels parcours devront être améliorés pour répondre aux besoins de nouveau système.

M. Gass: Un dernier point, monsieur le président, et je suis heureux que M. Henderson ait soulevé cette question. On a tout récemment terminé une étude à l'Île-du-Prince-Édouard sur un système de chargement à trois points. D'ailleurs, j'en ai reçu un exemplaire aujourd'hui. Les trois points de chargement choisis sont Souris situé sur la côte est de l'Île, Charlottetown et Albany, situés à proximité du terminal de traversiers de Borden.

On envisageait d'abandonner la ligne principale reliant Souris et Charlottetown. Compte tenu du fait qu'on a annoncé des dépenses de l'ordre de 2 millions de dollars pour la construction à Souris des installations de chargement et d'entreposage nécessaires, les chemins de fer ne pourront plus envisager l'abandon de ce tronçon, et il faudra absolument améliorer les chemins de fer. J'aimerais savoir quels projets ont été faits. Combien d'argent sera versé au budget de cette année ou de l'an prochain au titre de l'amélioration des chemins de fer de l'Île.

M. Henderson: Que je sache aucun crédit spécial n'a été prévu pour l'amélioration des chemins de fer. Je pense que l'allocation de crédits pour ces travaux dépendra des systèmes de distribution qui seront mis en place. Pour ce qui est de votre autre question, je dois dire que le terme "abandon" se prête parfois à des utilisations fort tristes. En fait, la loi exige l'utilisation de ce terme pour que les chemins de fer puissent toucher les versements compensatoires pour des lignes qu'ils desservent dans une région non rentable et non commerciale. Comme vous le savez sans doute, pour abandonner une ligne de chemin de fer, il faut passer par le processus d'audiences publiques dans le cadre duquel on tient surtout compte des intérêts du public.

D'après nous, les plans qui seront appliqués à l'Île-du-Prince-Édouard dépendront très largement des systèmes de distribution qui seront choisis en vue de mieux répondre aux

[Text]

it has to be looked at really as a system. There has been a good deal of activity in recent years with respect to the movement of potatoes; the type of equipment that is required for potatoes and the kinds of services that are required. It is a very active area at the present time and a good deal of discussion is continuing between the department and the provincial government involving Canadian National.

Mr. Gass: Thank you, Mr. Henderson.

The Chairman: Two minutes, Mr. Gass.

Mr. Gass: Two minutes? Thank you.

One quick question. Earlier in the Transportation committee Dr. Bandeen was in front of us and I raised a question on insulated cars for moving potatoes on and from P.E.I. Dr. Bandeen advised us at that time that they were bringing five supertherm cars into the island for testing purposes and I wonder if we could be advised this evening as to when we can expect those cars. It is too late now for this winter season but will we have them before the next cold spell strikes next fall some time?

The Chairman: Mr. Henderson.

Mr. Henderson: We will undertake to inquire of Canadian National their specific plans for the supertherm cars. They have just acquired some new supertherm cars, as you know, and I would imagine at the present time they are looking to deploy them and to put them under test conditions. The potato traffic is one specific area that has been highlighted for some time as being a very appropriate commodity to be moved in the supertherm cars. They have the characteristic that one is looking for for the movement of potatoes. They have also the reliability, I think, that tends to be called for and has been lacking in the past, when the heated boxcars or insulated cars used for the movement of potatoes were sufficiently ancient that there has been a very serious reliability problem.

Mr. Gass: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Gass. Mr. Turner.

Mr. Turner: In 1980, the CNR purchased a railway, I think the Northern Alberta Railway. I believe it was jointly owned by the CPR. Can you tell me how much CNR paid for this railway, and where did the money come from that they used to purchase it? If they can afford to buy a railway, why can they not afford to buy equipment to run on a system that they already own?

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: If I remember correctly, and I will have to check the figure, I think it was about \$35 million. Is that right, Mr. Henderson?

Mr. K. Henderson: I believe so.

Mr. Giroux: We will get the exact figure for you, Mr. Turner.

The second answer is that this was a planned part of CN's capital budget. The money would have come from the internal-

[Translation]

besoins de l'industrie de la pomme de terre. Ces dernières années, on a fait beaucoup de changements à cause des besoins de cette industrie qui exige du matériel et des services très particuliers. Les choses bougent beaucoup dans ce domaine à l'heure actuelle, et les discussions se poursuivent entre le ministère, le gouvernement provincial et le CN.

M. Gass: Merci, monsieur Henderson.

Le président: Il vous reste deux minutes, monsieur Gass.

M. Gass: Deux minutes? Merci.

Une dernière question. Lors d'une précédente réunion du Comité des transports, M. Bandeen a comparu devant nous et je lui ai posé une question au sujet de l'utilisation des wagons isolés pour le transport des pommes de terre en provenance et à destination de l'Île-du-Prince-Édouard. M. Bandeen m'avait dit qu'on allait mettre à l'essai à l'Île-du-Prince-Édouard cinq wagons super-thermiques. Pourrait-on me dire ce soir quand ces wagons vont y être envoyés? Il est déjà trop tard, pour ce qui est de cet hiver, mais pourrait-on nous les envoyer avant les premiers froids de l'automne prochain, par exemple?

Le président: Monsieur Henderson.

M. Henderson: Nous nous renseignerons auprès du Canadien National pour savoir quels plans ils ont élaborés relativement aux wagons super-thermiques. Comme vous le savez, la société vient tout juste d'acheter de nouveaux wagons super-thermiques et j'imagine qu'ils cherchent à les mettre à l'essai quelque part. On prétend depuis longtemps déjà que les pommes de terre sont peut-être une marchandise qui se prêterait bien au transport en wagons super-thermiques. Ceux-ci répondent bien aux besoins de l'industrie de la pomme de terre dans ce domaine. Je pense qu'ils seraient fiables et sûrs, contrairement aux wagons couverts ou isothermes utilisés par le passé pour le transport des pommes de terre, wagons qui étaient si anciens qu'on ne pouvait pas vraiment compter dessus.

M. Gass: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Gass. Monsieur Turner.

M. Turner: En 1980, les chemins de fer nationaux ont, je pense, acheté le Northern Alberta Railway. Je pense que cette compagnie appartenait en partie à CPR. Pourriez-vous me dire combien d'argent les chemins de fer nationaux ont dépensé pour acheter cette compagnie de chemins de fer et d'où sont provenus les fonds qu'elle a consacrés à cet achat? S'ils ont assez d'argent pour acheter une compagnie de chemins de fer, pourquoi n'en ont-ils pas assez pour acheter du matériel utilisable sur un système qui leur appartient déjà?

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Si mes souvenirs sont exacts, ils ont payé à peu près 35 millions de dollars, mais il faudrait que je vérifie. Ce chiffre est-il correct, monsieur Henderson?

M. K. Henderson: Je pense que oui.

M. Giroux: Monsieur Turner, nous tâcherons de vous fournir le montant exact.

Deuxièmement, cette dépense était prévue dans le budget du CN. L'argent a été tiré des recettes internes générées par les

[Texte]

ly generated funds that CN has as a result of its profit situation, in combination with borrowing on the market, which forms in total the CN capital budget.

Mr. Turner: Why do they not buy equipment rather than enlarging their system? They cannot run what they have now without going to the government for money.

Mr. Giroux: I do not have in front of me right now the CN capital budget, a very large element of the CN capital budget is for equipment. Of course, I think you are referring to equipment related to grain transportation, which the railways have not purchased in recent years because they have not been making any profits as a result of grain transportation. But they do purchase a very large amount of equipment, boxcars, hopper cars and other kinds of cars, for the carrying of coal, potash, sulphur, lumber and other kinds of traffic for which they get, on a commercial basis, an appropriate return on their investment.

• 2110

Mr. Turner: Can you tell me why they are deliberately downgrading London, Fort Erie and Niagara Falls so that the employees are getting very disgruntled? It looks like another situation where they are trying to get the employees to move to another terminal. In other words, they are just pushing the run through so the employees will live in Toronto, Montreal, Windsor and Sarnia, and eliminate all the other terminals. This is what is happening, and the employees are very, very concerned.

Mr. Giroux: Mr. Chairman, this is obviously a question that CN itself would be in a much better position to answer, because we are presumably getting at some operational decisions or some operational planning that they are involved in. We can undertake for Mr. Turner to obtain the information for him, but we would have to do it by asking CN exactly what is happening in that particular situation.

The Chairman: I might just point out for the benefit of the members that, while no decision has been made yet, I have a very high suspicion that CN will be before the committee in the not-too-distant future on their 1980 report. So that might be a good opportunity for members to ask the kind of question that Mr. Turner is pursuing and in which I know he has a great deal of interest.

Mr. McRae: On a point of order along the same lines, Mr. Chairman, is there any prospect of bringing the other railway before this committee? It has been done a couple of times and I think it is long overdue.

The Chairman: I would certainly be glad, Mr. McRae, to bring it up at the subcommittee meeting, but it is rather difficult to find any authority in the estimates for calling CP before the committee.

Mr. McRae: We have not given them some kind of subsidy somewhere along the line?

[Traduction]

bénéfices du CN auxquels l'on ajoute les emprunts faits sur le marché. C'est tout cela qui constitue le budget des dépenses totales du CN.

M. Turner: Pourquoi n'achète-t-il pas de nouveau matériel plutôt que d'élargir son réseau? A l'heure actuelle, le CN est incapable d'assurer les services déjà en place sans l'aide du gouvernement.

M. Giroux: Je n'ai pas sous la main le budget des dépenses du CN, mais je sais qu'une grosse partie des allocations totales est consacrée à l'achat de matériel. Je suppose que vous vouliez parler du matériel nécessaire pour le transport des céréales, que les compagnies de chemin de fer ont refusé d'acheter parce qu'elles ne réalisaient pas de profits avec le transport des céréales. Elles achètent néanmoins beaucoup de nouveau matériel, notamment des wagons couverts, des wagons-trémies, et cetera, pour le transport du charbon, de la potasse, du soufre, du bois de construction et d'autres marchandises, qui leur procure des bénéfices.

M. Turner: Pourriez-vous me dire pourquoi on laisse délibérément diminuer la qualité à London, Fort Érié et Niagara Falls à tel point que les employés s'en fâchent? On semble avoir sur les bras une autre situation où l'on veut essayer d'obliger les employés à déménager vers un autre terminal. En d'autres termes, à force de pousser, les employés devront vivre à Toronto, Montréal, Windsor et Sarnia et tous les autres arrêts seront éliminés. C'est ce qui se passe à l'heure actuelle et les employés se font énormément de soucis.

M. Giroux: Monsieur le président, il s'agit évidemment d'une question à laquelle le CN pourrait répondre beaucoup mieux que nous puisqu'il s'agit ici, me semble-t-il, de décisions ou de planification au niveau des opérations. Nous pouvons nous engager à obtenir ces renseignements pour M. Turner, mais il nous faudrait le faire en demandant tout simplement au CN ce qui se passe dans cette situation précise.

Le président: Je pourrais peut-être souligner pour la gouverne de tous les membres que même si aucune décision n'a encore été prise, j'ai comme l'impression très forte que le CN devra comparaître devant notre Comité d'ici peu pour nous parler de son rapport pour 1980. Ce serait peut-être l'occasion que cherchent certains membres pour poser ce genre de questions que pose M. Turner et qui l'intéresse au plus haut point, je le sais.

M. McRae: Un rappel au Règlement dans le même esprit, monsieur le président. J'aimerais savoir s'il serait possible de faire comparaître l'autre compagnie de chemins de fer ici. Cela s'est fait quelques fois par le passé déjà, mais cela fait très longtemps.

Le président: Je serais très heureux, monsieur McRae, de soulever cette question lors d'une réunion de notre sous-comité, mais je ne vois pas exactement où, dans notre mandat pour étudier le budget, il est question de faire comparaître le CP.

M. McRae: N'a-t-on pas accordé une subvention quelconque à cette compagnie à un moment donné?

[Text]

The Chairman: There is one payment to CP in the estimates, I believe, but I think it is a statutory thing. In any case, we will have a look at it. It may well be that, if CP received an invitation, they might be very happy to accept. I do not know.

Mr. McRae: It could be.

The Chairman: But we will discuss it, and I will report to you.

Mr. McRae: I just like to share my venom you know, just a little.

Mr. Turner: Mr. Giroux, are you aware that employees are very concerned about giving work to other roads, especially the American roads, and creating a reduction of the work force? For example, CN used to pull cars to Black Rock, New York and from Black Rock back to Canada. Now the United States roads pull new cars to Canada and also pull the cars back to the U.S. Why was that decision changed, and why was the Department of Transport not involved in the decision when people are going to be laid off?

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: I have to treat this question, Mr. Chairman, Mr. Turner, unfortunately basically in the same way. It is information that the CN has as a Crown corporation which is responsible for its own operations and is responsible for undertaking what it believes to be the best way of running its own operations, and makes these kinds of decisions. We can undertake to check that out and get you an answer but I would, with respect, indicate that probably it is the kind of question that would be better handled when CN itself comes in front of the committee. These are operational decisions and we are not involved in the day-to-day operations of CN. They are charged, they have a mandate; they have an act; they are charged to run the railway; and we do not get involved in those kinds of decisions.

Mr. Turner: What do you think about the situation in Niagara Falls and Fort Erie? It seems to be the same old story. I have come across such things as local and national economic conditions dictate the maintenance of our work force, and that we must restrict our direction of employees within the provision of the appropriate collective agreement and can deviate therefrom only on the basis of negotiation to correct or solve a situation pertinent to any local operation. That is from Niagara Falls and Fort Erie. They are not very happy. And at Sarnia. You name it, I got it.

We had a Grange report and Justice Grange did an excellent job. We had a wreck, and he came out with some very, very, good recommendations. So now we must have another study. He laid everything on the line; put it down in black and white what happened, everything but the cause, and now we have to have another study. And the CNR is concerned over the new CTC rules. So what do we have the first Grange report for if we are not going to do anything? This has been a

[Translation]

Le président: Il y a un versement à CP prévu au budget, me semble-t-il, mais je crois qu'il s'agit d'un versement réglementaire. Dans tous les cas, nous étudierons la question. Si jamais le CP est invité à comparaître, peut-être ses représentants seraient-ils heureux de venir nous voir ici. Je ne le sais pas.

M. McRae: C'est une possibilité.

Le président: Enfin, nous en débattons et je vous en reparlerai.

M. McRae: J'aime bien cracher mon venin de temps à autre, vous savez.

M. Turner: Monsieur Giroux, savez-vous que les employés s'inquiètent beaucoup du fait que l'on donne du travail à d'autres compagnies de chemins de fer, surtout américaines, et que l'on diminue ainsi la main-d'œuvre? Par exemple, le CN avait coutume de tirer des wagons jusqu'à Black Rock, New York, et de Black Rock jusqu'au Canada. Les compagnies américaines amènent maintenant de nouveaux wagons au Canada et ramènent ces wagons aux États-Unis. Pourquoi ce changement dans les décisions et pourquoi le ministère des Transports n'a-t-il pas été mis au courant de cette décision, surtout quand des gens vont être mis à pied?

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Malheureusement, monsieur le président et monsieur Turner, je dois répondre à cette question comme à la précédente. Ce sont des renseignements que détient le CN, société de la Couronne responsable de ses propres opérations et chargée de décider quelle est la meilleure façon de mener ses affaires, et qui prend donc ce genre de décisions. Nous pouvons nous engager à vérifier et à vous donner une réponse, mais avec tout le respect que je vous dois, il me semble que c'est le genre de question à laquelle le CN serait plus en mesure de répondre lorsqu'il comparaitra devant votre Comité. Il s'agit de décisions opérationnelles et nous ne nous occupons pas du fonctionnement du CN au jour le jour. Le CN a une mission à remplir; il détient un mandat; il y a une loi précise; cette compagnie est responsable d'un chemin de fer, nous ne nous mêlons pas de ce genre de décision.

M. Turner: Que pensez-vous de la situation à Niagara Falls et à Fort Érié? Ce me semble toujours être la même vieille histoire. On nous dit toujours que les conditions économiques locales et nationales nous dictent qu'il faut garder notre main-d'œuvre, qu'il nous faut nous en tenir à la convention collective lorsque nous voulons déplacer nos employés et que nous ne pouvons déroger à cette convention qu'en négociant de façon à améliorer ou à résoudre toute situation touchant les opérations locales. Ça, c'est pour Niagara Falls et Fort Érié. Les gens ne sont pas contents. Et à Sarnia. Enfin, citez-moi un nom, et je vous cite un cas.

Il y a eu le rapport Grange et le juge Grange a fait un excellent travail. Il y a eu ce déraillement et il nous a fait d'excellentes recommandations. Il nous faut donc une autre étude. Il a tout dit. Noir sur blanc, tout ce qui est arrivé, tout, à par la cause et il nous faut encore une autre étude. Le CNR se préoccupe des nouveaux règlements de la Commission canadienne des transports. Alors, pourquoi le premier rapport Grange, si nous ne voulons absolument rien faire? C'est une

[Texte]

concern of many thousands of railway employees for years on all railroads. We have been telling people for many many years that this was going on but nobody would believe us until we had the Mississauga wreck. So why has a commission studied the work of another commission and what is going to happen when the internal commission makes its decision? Are you going to let the railroads off the hook, or are you going to say this is what has to be done and it must be done within a certain time?

• 2115

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Mr. Chairman, the study that I presume Mr. Turner is referring to is the forthcoming CTC hearings on recommendations one, two and particularly three of the Grange report.

As I indicated I think to Mr. Deniger this morning, the power to implement this recommendation rests with the CTC which has the statutory responsibility for railway safety and to issue regulations, directives and orders to railways to implement. The process that the CTC chose to follow since the Grange report was released, was to seek information from the railways as to how they see the implementation of those first three recommendations and they had a "show cause" hearing. Now, they have decided to have a public hearing, starting on April 21 at which time the railways will be giving evidence publicly—I understand shippers groups will be giving evidence also and other groups—to analyze the implications of these recommendations.

As I indicated this morning, I would not wish to make any comments on the pros and cons of those recommendations, because I think the proper process for doing so is to go through the hearing process of the CTC which has already been decided.

There is, however, some progress being made on many of the recommendations of Mr. Justice Grange. For example, on recommendation number four which was dealing with emergency response plans and information to be submitted by shippers, we have already gone to the shippers groups to find out just how they would apply this and we are getting some feedback from them on how to proceed with this.

We are also dealing with recommendation number 10 to develop a proper placard to put on cars. Some recommendations are, in fact, in place right now. There is better monitoring better availability of inspectors, and better availability of people for emergency response and so forth. So there is a lot of activity going on. I happen to sit on the advisory committee to the minister on implementation of the Grange recommendations. But by far the recommendations which have the most far reaching implications are one, two and three, and they are in the process of being dealt with by the CTC right now.

The Chairman: Five minutes, Mr. Turner.

[Traduction]

question susceptible de préoccuper des milliers d'employés de chemins de fer pendant des années. Nous avons dit à qui voulait l'entendre pendant des années et des années que tout cela se passait ainsi, mais personne n'a voulu nous croire avant le déraillement à Mississauga. Pourquoi donc un comité pour étudier le travail fait par un autre comité, et qu'arrivera-t-il lorsque le comité interne aura fait connaître sa décision? Allez-vous laisser les compagnies de chemins de fer s'en tirer à si bon compte ou allez-vous enfin leur dire ce qu'il faut faire et combien de temps vous leur accordez pour le faire?

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Monsieur le président, l'étude dont parle M. Turner, me semble-t-il, doit être ces audiences de la CCT qui porteront sur les recommandations 1, 2 et surtout 3, du rapport Grange.

Comme je l'ai dit à M. Deniger ce matin, c'est la CCT qui a le pouvoir de mettre en œuvre cette recommandation car c'est elle qui, en vertu de la loi, est responsable de la sécurité dans le domaine du transport ferroviaire et c'est elle qui doit édicter les règlements, directives et ordonnances que doivent suivre les compagnies de chemins de fer. La méthode adoptée par la CCT depuis la publication du rapport Grange a été de se renseigner auprès des compagnies de chemins de fer pour savoir comment appliquer ces trois premières recommandations et il y a eu une audience à cet effet. Maintenant, on a décidé de tenir des audiences publiques à partir du 21 avril, audiences auxquelles les compagnies de chemins de fer témoigneront publiquement—si j'ai bien compris, certains groupes d'expéditeurs et autres groupes iront témoigner aussi—pour qu'on puisse analyser les implications de ces recommandations.

Comme je l'ai dit ce matin, je ne veux faire aucun commentaire sur le pour et le contre de ces recommandations, car il me semble que la méthode appropriée pour ce faire est celle de l'audience, déjà choisie par la CCT.

Cependant, on fait quelques progrès pour ce qui est des recommandations du juge Grange. Par exemple, en ce qui concerne la recommandation numéro 4 traitant des plans d'urgence et des renseignements qui devraient être fournis par l'expéditeur, nous sommes déjà allés voir les groupes d'expéditeurs pour savoir exactement comment ils s'y prendront pour mettre en œuvre cette recommandation, et ils nous font déjà part de leur avis à ce sujet.

Nous traitons aussi de la recommandation numéro 10, c'est-à-dire la fiche d'information à apposer sur les wagons. A vrai dire, certaines des recommandations ont déjà été adoptées. On fait de meilleures vérifications, les inspecteurs sont plus disponibles, les équipes d'urgence sont plus faciles à atteindre et ainsi de suite. Ça bourdonne d'activités. Je fais partie du comité consultatif du ministre sur la mise en œuvre des recommandations du rapport Grange. Enfin, les recommandations qui ont les implications les plus sérieuses sont les numéros 1, 2 et 3 et la CCT s'en occupe déjà.

Le président: Cinq minutes, monsieur Turner.

[Text]

Mr. Turner: Are you going to invite the employees that actually run the trains to give their side of the story on what is going on in the CNR and the CPR where they have a could-not-care-less attitude about looking after the equipment. It improves a little bit while the heat is on but then they go right back to their easy way of doing business. Yesterday, the CLC said that Ottawa safety laws are called the motto of chaos. I have been screaming this for 13 years and nothing ever happened until we had this spill. Now if you will not listen, what is the use of having any more public hearings or anything else, nobody does anything.

The Chairman: I think, Mr. Turner, that that is probably outside Mr. Giroux's competence to answer, because I do not think he can direct the CTC on who will be invited to give evidence. But I suspect that if the unions wish to intervene and make that known to the CTC that they would certainly be allowed . . .

Mr. Giroux: Any group, Mr. Chairman.

The Chairman: . . . to present evidence before the CTC.

Mr. Turner: Mr. Chairman, I did not ask about the unions.

The Chairman: The employees.

Mr. Turner: The employees think that the unions are in bed with the railway officials. This has been their thinking for many, many years. I talked to some railroad men just a few minutes ago and they want to know what is going to happen to clean it up. They do not want another wreck and they do not want any more public hearings; all they want is some action, and that means put more people to work on both railroads and fix the equipment. The Department of Transport must have some interest in this, otherwise they would not be a department of the federal government.

• 2120

The Chairman: I am prepared, Mr. Turner, to have Mr. Giroux comment, if he wishes to do so.

Mr. Giroux: The process that will take place is a public hearing, Mr. Chairman, and if the employees individually wish to come to make a presentation they may do so. They will be, I think, welcomed. We must remember that they are the ones who elect their union executive and union leaders, and so on, and if the union wishes to make presentations all they have to do is to signify that to the CTC. There is a way of doing this in which the CTC announces it will have a public hearing and asks people from all walks of life—associations, groups, to make representations.

Definitely, the Department of Transport is very interested in ensuring that the railways run an effective, good and economic operation as well as a safe one, and we will certainly be watching the process closely. However, it is a responsibility of the CTC under the legislation to proceed on this basis and they are the ones who will be handling it.

[Translation]

M. Turner: Allez-vous inviter les employés qui font fonctionner les trains à venir faire entendre leur son de cloche sur ce qui se passe au CN et au CP où l'on a adopté une attitude de je-m'en-foutisme en ce qui concerne l'entretien de l'équipement. Les choses s'améliorent à ce chapitre lorsqu'il y a une enquête, mais après cela, on retourne aux bonnes vieilles méthodes d'antan. Hier, la CCT a dit que les lois sur la sécurité édictées par Ottawa sont connues comme étant les règlements du chaos. J'ai prêché pendant 13 ans dans le désert et rien ne s'est produit avant qu'il n'y ait ce fameux déraillement. Si vous n'écoutez pas maintenant, à quoi sert-il d'avoir de plus en plus d'audiences publiques ou quoi que ce soit du genre puisque personne ne fait rien de toute façon.

Le président: Monsieur Turner, je crois que tout cela dépasse le domaine de compétence de M. Giroux, car je ne crois pas que ce soit à lui de dire à la CCT ce qu'il faut faire lorsqu'il s'agit d'inviter les témoins. Enfin, j'ai l'impression que si les syndicats intervenaient pour faire des pressions auprès de la CCT, on leur accorderait certainement . . .

M. Giroux: N'importe quel groupe, monsieur le président.

Le président: . . . on leur donnerait la possibilité de présenter leurs témoignages à la CCT.

M. Turner: Monsieur le président, je n'ai pas parlé de syndicats.

Le président: Les employés.

M. Turner: Les employés croient que les syndicats partagent la couche de la direction des compagnies de chemins de fer. C'est ce qu'ils pensent depuis bien des années. J'ai parlé à des gars il y a quelques minutes et ils veulent bien savoir ce qu'on va faire pour passer le coup de balai qu'il faut dans tout cela. Ils ne veulent pas d'un autre déraillement et ils en ont soupiré des audiences publiques; tout ce qu'ils veulent, c'est de l'action et ça, ça signifie faire travailler plus de gens dans les deux compagnies de chemins de fer pour remettre le matériel en bon état. Le ministère des Transports doit s'intéresser à cette question, sinon à quoi servirait ce ministère au gouvernement fédéral.

Le président: Monsieur Turner, je suis prêt à laisser M. Giroux parler, s'il le désire.

M. Giroux: Lors d'une audience publique, monsieur le président, car c'est de cela qu'il s'agit, les employés qui désirent intervenir personnellement peuvent le faire. Je crois bien qu'ils seront les bienvenus. Nous devons nous rappeler que ce sont eux qui élisent l'exécutif syndical et leurs chefs syndicaux et ainsi de suite, et si le syndicat désire intervenir, il n'a qu'à le signifier à la CCT. La CCT annoncera qu'il y aura des audiences publiques et l'on demandera à tous ceux qui s'intéressent à la question, associations, groupes et ainsi de suite, de faire des démarches.

Il est évident que le ministère des Transports veut s'assurer que les chemins de fer sont efficaces et rentables tout en étant sécuritaires et vous pouvez être assurés que nous suivrons le débat de près. Cependant, c'est la responsabilité de la CCT, en vertu de la loi, de faire ce genre de choses et c'est la Commission qui s'en occupera.

[Texte]

Mr. Turner: What protection are the employees going to have if they do come down to this hearing? If you know anything about these hearings you will realize that the boss will put the finger on them and sooner or later he will get them for violating the rules. Are they going to have protection?

Mr. Giroux: It is a decision that they have to make, Mr. Chairman.

Mr. Turner: This is what has been going on. As soon as you complain to somebody, they lay for you, they get you. I do not care what government is in, the Department of Transport and the Minister of Transport, should do something about it, because you cannot say we have not been screaming.

Mr. Giroux: I can only add, Mr. Chairman, that the employees have their unions, they have their union executive, and these people deal with the railways on a day-to-day basis. Their union management committees I am sure deal with a number of activities and if individual employees of the railways want to make representations that is a decision that they have to make on their own, if they believe strongly that it is required.

Mr. Turner: Yes, but we still have union management meetings. We have had them for 40 years and nothing ever happened because they would not do it, but when something did happen then they laid it right on top of the employee. There is nobody to stand up, even the union will not stand up. They will fight for you after you have been off about nine or ten months but what we are concerned with is why do these things happen in the first place. Nobody seems to care any more. I think it is the responsibility of the Department of Transport to move in through the CTC and say, look, this is wrong and what are your CTC inspectors going to do to give their employees protection before something happens.

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: I would suggest, Mr. Chairman, that it might be appropriate at this time in view of the fact that Mr. Turner is addressing some questions with respect to the facilities the CTC have to monitor safety and so on, either to have the CTC available to provide evidence on that basis or we can endeavour to obtain the information for the committee.

The Chairman: That completes your time, Mr. Turner. But, obviously, we will be calling the CTC before the committee while we are dealing with the estimates. In all probability we will be discussing that at our subcommittee meeting on Tuesday and I think that is a topic that we could bring up at that point. You could have an opportunity then, Mr. Turner, to question the CTC.

Mr. Turner: On a point of order, Mr. Chairman, that is not the point. Mr. Benjamin and I have been asking questions for 13 years. We do not want any more questions. We want action. Thank you, sir.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner.
Mr. McKnight.

[Traduction]

M. Turner: Quelle protection offrira-t-on aux employés qui voudraient venir témoigner? Vous savez comme moi comment les choses se passent à ces audiences, que le patron réussira à identifier tout un chacun afin de les attraper en infraction aux règlements plus tard. Va-t-on leur offrir protection?

M. Giroux: C'est à eux de prendre cette décision, monsieur le président.

M. Turner: C'est toujours la même chose. Dès que vous vous plaignez, on vous attend au détour et on finit par vous avoir. Peu me chaut le parti politique au pouvoir, le ministère des Transports et le ministre des Transports devraient y voir parce que vous ne pouvez surtout pas vous plaindre qu'on ne crie pas à tue-tête.

M. Giroux: Je ne puis qu'ajouter, monsieur le président, que les employés ont leur syndicat et leur exécutif syndical et que ces gens traitent avec les compagnies de chemins de fer au jour le jour. Les comités employeur-employés j'en suis sûr, ont un certain nombre d'activités et si les employés des chemins de fer veulent présenter individuellement leurs doléances, c'est une décision qu'ils devront prendre eux-mêmes s'ils croient fermement que c'est cela qu'il faut.

M. Turner: Oui, mais il y a encore les rencontres patronales-syndicales. Il y en a depuis 40 ans et rien ne s'est jamais fait parce que les patrons ne voulaient rien faire, mais quand il arrive quelque chose, on met tout sur le dos des employés. Personne ne veut se tenir debout, même pas le syndicat. Oh, le syndicat vous défendra quand vous aurez été mis à pied depuis neuf ou dix mois déjà, mais ce qui nous préoccupe c'est de savoir pourquoi ce genre de choses arrive toujours en tout premier lieu. Personne ne semble plus s'en préoccuper désormais. Je crois qu'il est de la responsabilité du ministère des Transports d'agir, par l'entremise de la CCT, pour dire: «Écoutez, cela ne va pas et que vont faire les inspecteurs de la CCT pour protéger les employés avant que quelque chose n'arrive».

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Monsieur le président, puisque M. Turner pose des questions concernant ce dont dispose la CCT pour vérifier les mesures de sécurité et ainsi de suite peut-être pourrais-je proposer que l'on fasse venir la CCT pour témoigner à ce propos ou qu'on nous permette d'obtenir ces renseignements de la CCT pour le Comité.

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur Turner. Évidemment, nous ferons comparaître la CCT lorsque nous étudierons le budget. Je crois que nous en parlerons lorsque se réunira notre sous-comité mardi, et c'est justement une question qu'on pourra alors soulever. Vous aurez alors l'occasion, monsieur Turner, de poser vos questions à la CCT.

M. Turner: J'invoque le Règlement, monsieur le président, pour vous dire que ce n'est pas de cela qu'il s'agit. M. Benjamin et moi-même posons des questions depuis 13 ans déjà. Nous en avons soupé des questions. Nous voulons passer à l'action. Merci, monsieur.

Le président: Merci, monsieur Turner.
Monsieur McKnight.

[Text]

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman. I would like to inquire through you, Mr. Chairman, if Mr. Giroux or the CTC witnesses regarding the Outlook bridge which is a bridge on the CPR line that originates out of Moose Jaw, and crosses the South Saskatchewan River at Outlook and continues on and serves points well on up into Macklin and all the way into the Alberta up to Hardisty. The problem with this bridge, as I understand it, Mr. Chairman, is that through the largess of the people of Quebec were given a used bridge in 1918 and it has been sitting on the North Saskatchewan River ever since. The bridge itself will handle, I am told, the 220,000-ton loads, but it will not handle the locomotive power, the locomotive weights, to pull a decent-sized payload over it. I would just like to know if what I have stated is fact or if any member of the CTC has any knowledge of the repair of the Outlook bridge. I have also been told that it has one floating pile by some people, other people have said no.

• 2125

So I would like this information cleared up, if I could, Mr. Chairman, through the witnesses whom we have here, if possible.

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Mr. Chairman, I certainly am not aware of the particulars of this bridge. I see Mr. Henderson nodding in the same direction as I. We will endeavour to find the information out for you, Mr. McKnight.

Mr. McKnight: The reason it is important, Mr. Chairman, is that there is not a great deal of common sense in upgrading the rail line past this bridge point because the bridge itself, I am told, will not hold it. If this in fact is true, then a new bridge is needed. Again, if we are talking about western development funds of \$37.5 billion, maybe we could get another used bridge from Quebec that is not as old as 1918.

I would like to go on to the western CTC. I understood Mr. Giroux to explain to my colleague from Portage-Marquette that the CTC, the western arm, would be investigating the rehabilitation and doing the auditing of those branch lines, would be involved in prioritization of branch-line rehabilitation. Yesterday, I believe, I asked a question about WESTAC—it was being considered that the western arm could be involved as one of the agencies involved in WESTAC. Then I look in the estimates and I see on page 48 a statement:

Treasury Board decided not to provide new person-year resources to the Canadian Transport Commission for the financial audits and engineering inspections required for the program; therefore, the CTC Directorate is making arrangements to directly engage consultants to do it.

Is that referring to the rehabilitation and the checking of the auditing of the rehabilitation of the lines in western Canada? If so, how can we expect the western arm of the CTC with their shortfall in person-years to take on this added workload?

Mr. Giroux: Yes, I can comment on that, Mr. Chairman, and it is at the root of the initial problems that we had with

[Translation]

M. McKnight: Merci, monsieur le président. Avec votre permission, monsieur le président, j'aimerais poser une question à M. Giroux ou aux témoins de la CCT concernant le pont Outlook; il s'agit d'un pont du système ferroviaire de CPR qui fait partie de la ligne qui part de Moose Jaw, traverse la rivière Saskatchewan-Sud à Outlook pour desservir quelques localités entre là et Macklin pour ensuite se rendre jusqu'en Alberta, à Hardisty. Si j'ai bien compris, monsieur le président, il y a un problème avec le pont qui a été offert par la population du Québec; ceux-ci ont fait cadeau d'un pont usagé en 1918 qui se trouve là, sur la rivière Saskatchewan Nord, depuis ce temps. On me dit que le pont pourra supporter 220,000 tonnes, ce qui exclut les locomotives. J'aimerais savoir si ce que je dis est vrai ou si les membres de la CCT savent si le pont a été réparé. Certains disent que l'un des poteaux s'est détaché, d'autres disent que non.

Je tiens à ce que le témoin nous donne des éclaircissements.

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Monsieur le président, je ne suis pas au courant. M. Henderson non plus. Nous ferons de notre mieux pour obtenir une réponse.

M. McKnight: C'est important, monsieur le président, parce que ce n'est pas la peine de remettre en état les voies au-delà du pont si le pont ne peut pas tenir. Si c'est le cas, il faut construire un nouveau pont. Étant donné qu'on parle de fonds de développement de l'Ouest et de 37.5 milliards de dollars, on pourrait peut-être acheter un vieux pont de la province de Québec qui aurait été construit après 1918.

Je voudrais maintenant parler de la division de l'Ouest de la CCT. Comme M. Giroux l'a dit à mon collègue de Portage-Marquette, la division de l'Ouest de la CCT étudiera la possibilité de remettre en état et de vérifier les embranchements à qui on donnerait la priorité dans le cadre du programme de remise en état des embranchements. Hier, j'ai posé une question qui portait sur la WESTAC. Il se peut que la division de l'Ouest participe au projet WESTAC. J'ai regardé le budget et j'ai vu la déclaration suivante à la page 48:

Le Conseil du Trésor a décidé de ne pas accorder d'années-hommes supplémentaires à la Commission canadienne des transports pour les vérifications et les inspections qui peuvent être effectuées dans le cadre du programme; la direction de la CCT a donc pris des mesures en vue d'engager des experts-conseils.

S'agit-il de la remise en état et de la vérification de la remise en état des lignes ferroviaires dans l'ouest du Canada? Si oui, comment peut-on s'attendre à ce que la division de l'Ouest de la CCT, qui manque déjà d'années-personnes, assume ses responsabilités additionnelles?

M. Giroux: Voilà le problème qui se pose depuis le début. La CCT avait indiqué qu'elle n'aurait pas pu participer direc-

[Texte]

this approach. The CTC originally had made a decision that it would not have been able to get involved directly into the inspection in the audit work because of the fact that its resource constraints did not allow it to do so.

However, last fall and throughout the winter, as a result of a further review by their western division, they realized that this was a very important area for them to get involved in. The arrangement that we made with them would be that they would be supervising—using their existing resources, trying to deploy them maybe a little bit differently internally, but attaching more priority to this—the inspection and auditing work and we in Transport Canada would be providing the funds to hire the auditors, to hire the inspectors under contract, to be able to do that kind of work. This is the kind of arrangement that we are doing right now.

We are further, of course—because the CTC is attempting to increase its resources, it is attempting at the moment to go to Treasury Board and get more manpower resources to meet its workload, which is very heavy at the moment—we are supporting these endeavours on the part of the CTC to get additional person-years. However, at the moment—you are quite right—the arrangement that we have made would be that they would be doing the actual supervision, but the work itself, the inspection and auditing work, would be done through consultants. The funds would come from the Department of Transport, but the application of the funds would be done with CTC input.

• 2130

I should add that there was another area which was of very high concern to us also, and that is the audits of the rail passenger program, particularly the payments made by VIA Rail to both CN and CP. We have also made an arrangement there with the CTC—and now we are talking about the headquarters group—to alleviate their person-year problem. We, the Department of Transport, transferred over or allowed them to use four person-years from our own complement because we felt it was extremely important for the CTC itself to be involved in that activity. Those person-years have been transferred over to the CTC at the moment for a period of three years, for them to catch up with backlog.

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: I see Mr. Chairman has a problem with man-years and person-years.

The Chairman: I am more interested in action than semantics.

Mr. McKnight: I am a little the same. I have a problem in my constituency when I refer to "cowpersons".

I am sure from what you said, Mr. Giroux, you feel the CTC would be better able to carry out its responsibilities if the people involved with the audit and the review were directly under its control. We have gone through \$1 votes in this committee. We are spending government funds, whether it is CTC or Transport Canada. It does not seem reasonable to me that Transport Canada has a fund to hire consultants but CTC does not have its own resources to hire consultants—not

[Traduction]

tement à l'inspection et à la vérification parce qu'elle n'avait pas les ressources voulues.

Toutefois, à l'automne dernier et pendant l'hiver, la division de l'Ouest a réétudié la question et elle a jugé qu'il était important de participer. Nous avons convenu que les ressources seraient utilisées différemment et qu'on donnerait la priorité à l'inspection et à la vérification. Transports Canada devait subventionner l'embauche de vérificateurs et d'inspecteurs qui feraient le travail à contrat. Voilà ce que nous faisons en ce moment.

Comme la CCT essaie d'augmenter ses ressources, elle a demandé au Conseil du Trésor de lui accorder plus d'années-hommes pour qu'elle puisse faire le travail, parce qu'il y en a beaucoup, et nous l'appuyons. Toutefois, vous avez raison de dire que c'est la Commission qui s'occupe de la supervision, mais que l'inspection et la vérification seraient effectuées par des experts-conseils. Les fonds proviendraient du ministère des Transports, mais la CCT participerait à leur répartition.

Il y a une autre question qui nous préoccupe, à savoir la vérification des programmes de passagers et les fonds versés par VIA Rail au CN et au CP. Nous avons pris des mesures, en collaboration avec la CCT, pour régler le problème des années-personnes. Le ministère des Transports a donné, à la Commission, quatre années-personnes de son propre budget, car nous croyions qu'il était important que la CCT participe. Ces années-personnes ont été transférées à la CCT pour une période de trois ans, ce qui devrait lui permettre de se rattraper.

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Les termes années-hommes et années-personnes semblent poser un problème au président.

Le président: Ce sont les gestes qui m'intéressent, et non pas les mots.

M. McKnight: Moi aussi. Les gens de ma circonscription n'aiment pas que je parle de «cow-persons».

Vous semblez croire, monsieur Giroux, que la CCT serait plus en mesure d'assumer ses responsabilités si les vérificateurs est les inspecteurs relevaient directement d'elle. Le comité a déjà adopté des crédits de \$1.00. Nous dépensons l'argent du gouvernement, qu'il s'agisse de la CCT ou de Transports Canada. Il ne me semble pas logique que Transports Canada aie les fonds nécessaires pour engager des experts-conseils,

[Text]

consultants, but people to do the job actually under its control and supervision, and assigned directly to CTC.

I would strongly add whatever support we can to the request CTC is making. It seems to me it is all government money which is being used, and it would probably be better in a cost-efficient way if they were directly attached to CTC as members of CTC.

I came in late this morning. You were talking about the \$340 million the grain transportation authority have identified. I think I understood correctly when you said the government, through the grain transportation group, had purchased 2,000 hopper cars which had been originally purchased by producers of grain in western Canada. Was I correct?

Mr. Giroux: No, what I was referring to was the statement made in the annual report that the directorate was involved in processing internal government programs valued at \$340 million. Part of that \$340 million—about \$88 million—was the assistance in processing the purchase by the Canadian Wheat Board of the 2,000 cars.

Mr. McKnight: The assistance.

Mr. Giroux: The assistance with it as part of their activity.

Mr. McKnight: I wondered how they got 2,000 cars for \$88 million.

Okay, I would like to deal briefly with the Port of Churchill, which is something very important to the grain producers in western Canada. The three prairie provinces, as you are aware, I am sure, Mr. Giroux, have asked that approximately 3 per cent of the export grain in western Canada be put through that port. I forget the numbers, but I was given information at a meeting—this committee or the Agriculture Committee—that approximately half the 30 million bushels they would be asking for, 15 million bushels, is all that was committed this year. Does the rail we at present have serving Churchill meet the requirements of your department and of the railroads? I have been told there are several inadequacies in that system. A study is being done by CNR—I am sure you are aware of it—to perfect a method to maintain the rail lines over the permafrost so that the boxcars we presently use can be replaced by hoppers. Could you give us any information on that study that has been carried out or is being carried out?

• 2135

Mr. Giroux: I would like to ask Mr. Farquhar whether he can answer that question at this stage. I am aware that, because of the nature of the terrain that the Churchill line sits on, it is not an easy line to deal with in terms of its capacity and its weight capacity, but Mr. Farquhar may be able to have more information than I have on the status of the line.

The Chairman: Mr. Farquhar.

Mr. Farquhar: Thank you, Mr. Chairman.

CN has completed one aspect of their study on the permafrost. I think there are some positive features. It may be possible to solve some of the permafrost problems. The next aspect of their study, though, I think is perhaps more impor-

[Translation]

tandis que la CCT n'en dispose pas, même si les personnes qui font le travail relèvent directement de la CCT.

Je propose donc qu'on appuie la demande formulée par la CCT. Quoi qu'il en soit, c'est l'argent du gouvernement, et ce sera probablement plus efficace si les experts-conseils relaient directement de la CCT.

Je suis arrivé un peu tard ce matin. Vous parliez des 340 millions de dollars identifiés par l'administration du transport des céréales. Vous avez dit, je pense, que le gouvernement avait acheté, par l'entremise de l'Administration du transport des grains, 2,000 wagons-trémies qui avaient été achetés initialement par les producteurs de céréales dans l'ouest du Canada. Est-ce exact?

M. Giroux: Non. Je parlais du rapport annuel où l'on dit que la direction participait aux programmes internes du gouvernement dont la valeur s'établit à 340 millions de dollars. A peu près 88 millions de ces 340 millions devaient aider la Commission canadienne du blé à acheter 2,000 wagons.

M. McKnight: Il s'agissait d'aide.

M. Giroux: Oui, mais cela faisait partie de leur but.

M. McKnight: J'aimerais bien savoir comment ils ont fait pour acheter 2,000 wagons avec 88 millions de dollars.

Je voudrais maintenant parler brièvement du port de Churchill, qui est très important pour les producteurs de céréales dans l'ouest du Canada. Comme vous-le savez, monsieur Giroux, les trois provinces des Prairies ont demandé qu'environ 3 p. 100 des céréales exportées de l'ouest du Canada soient acheminées vers ce port. Je n'ai pas les chiffres exacts, mais j'ai entendu dire, ici ou au Comité de l'agriculture, qu'on réussira à acheminer la moitié des 30 millions de boisseaux que les producteurs demandent, c'est-à-dire 15 millions de boisseaux, cette année. Les voies ferroviaires qui desservent Churchill répondent-elles aux normes du ministère et des sociétés de chemins de fer? On m'a dit qu'il y a plusieurs lacunes. Le CN est en train d'effectuer une étude, je suis sûr que vous en avez entendu parler, qui vise à trouver un moyen d'entretenir les voies construites sur le pergélisol pour qu'on puisse remplacer les wagons-trémies par des wagons couverts. Pourriez-vous nous dire si on est en train d'effectuer cette étude ou si elle a été terminée?

M. Giroux: Je vais demander à M. Farquhar de répondre à la question. Je sais que, à cause de la nature du terrain, la ligne Churchill pose des problèmes sur le plan de la capacité et du poids qu'elle peut supporter, mais M. Farquhar pourra peut-être vous donner plus de renseignements.

Le président: Monsieur Farquhar.

M. Farquhar: Merci, monsieur le président.

Le CN a terminé la partie de l'étude qui porte sur le pergélisol. Je pense qu'il y a lieu d'être optimiste. Il sera peut-être possible de régler certains des problèmes posés par le pergélisol. La prochaine étape de l'étude est peut-être plus

[Texte]

tant because it is going to deal with the benefit-cost side; just what is the cost going to be to totally address the problem. I guess there is something like 80 sink-holes along the line which is unique, I think, anywhere in the world. Until such time as that part of the study is done, it is really very difficult to say whether or not it would be able to take hopper cars.

I think we spent something like \$17 million thus far on the line. Its capacity has been almost doubled with sidings built in so it can handle the boxcar traffic, but it remains to be seen whether it will be able to handle the hopper cars.

Mr. McKnight: Now that Mr. Farquhar has joined us at the table, Mr. Chairman, I understand that he is attached to the transportation end of the Grains Group or responsible in other ways. Have you, Mr. Farquhar, worked with the Grains Group in areas other than the transportation of grain?

The Chairman: Mr. Farquhar.

Mr. Farquhar: Not directly. My capacity is as the transportation advisor to Senator Argue and my input is principally on the transportation side. My involvement in other areas of it is as a member of the Grains Group Committee, which meets on a twice-monthly basis with the senator, so it is indirect rather than direct in that sense.

Mr. McKnight: That leads me to a question that I would have hesitated to ask before that information, Mr. Chairman. Mr. Farquhar, are you involved or have you been involved in the study the Grains Group is doing of embargo payments to the farmers of western Canada, or all of Canada, for the compensation of grain that was held off in the Russian embargo?

The Chairman: Mr. Farquhar.

Mr. Farquhar: Not directly, no. That has been principally the Industry, Trade and Commerce grain marketing side and the agriculture side. We have made some input, I think, earlier on, before I joined the group, in terms of the transportation aspect and the question whether or not the transportation system was used to its maximum during that period of the embargo.

Mr. McKnight: Did your responsibility, then, lead you to do any studies regarding the MAP program, as it is commonly known?

Mr. Farquhar: No, we are not involved in that. As you know, that was an initiative of the Advisory Committee to the Wheat Board.

Mr. McKnight: The reason I ask the question is that the Minister of Agriculture said that part of his responsibility with the Grains Group had led to some studies on this matter, so I wondered...

Mr. Farquhar: No, we had not done any studying ourselves in the transportation side. I think very recently we prepared a comment on the transportation capacity of the system itself, which is not directly related to MAP as such, but is part of the over-all grain transportation capacity.

Mr. McKnight: Then I guess I have one comment to wrap up my questioning, Mr. Chairman, noticing that it is after 9.30 p.m.

[Traduction]

importante, car elle portera sur les coûts et les avantages. Il y a environ 80 puisards le long de la ligne, ce qui est, je crois, unique au monde. On ne peut pas vraiment dire, avant de terminer l'étude, si on pourra utiliser des wagons-trémies.

Nous avons consacré quelque 17 millions de dollars à cette ligne. Nous avons presque doublé sa capacité en construisant des voies de service pour pouvoir utiliser des wagons couverts. Reste à dire si on pourrait aussi se servir de wagons-trémies.

M. McKnight: M. Farquhar s'est joint à nous à la table. On me dit qu'il est rattaché au Groupe des céréales et qu'il s'occupe des transports. Avez-vous travaillé dans d'autres domaines au sein du Groupe des céréales?

Le président: Monsieur Farquhar.

M. Farquhar: Pas directement. Je suis conseiller en matière de transport auprès du sénateur Argue et je m'occupe principalement des transports. Je suis également membre du comité du Groupe des céréales, qui se réunit deux fois par mois avec le sénateur, mais c'est plutôt indirect.

M. McKnight: Je vais maintenant vous poser une question que je n'aurais pas posée avant d'avoir entendu ce que vous venez de dire. Participez-vous, monsieur Farquhar, à l'étude que le Groupe des céréales est en train d'effectuer sur l'indemnisation des cultivateurs canadiens qui n'ont pas pu vendre leurs produits à cause de l'embargo sur l'exportation de céréales vers la Russie?

Le président: Monsieur Farquhar.

M. Farquhar: Non, pas directement. Cette étude relève principalement des divisions du ministère de l'Industrie et du Commerce qui s'occupent de l'agriculture et de la commercialisation des céréales. Nous y avons contribué, je crois, au tout début, avant que je ne sois membre du groupe. Nous avons essayé de déterminer si les réseaux de transport ont été pleinement utilisés pendant l'embargo.

M. McKnight: Avez-vous fait des études dans le cadre du programme MAP?

M. Farquhar: Non. Nous n'y participons pas. Comme vous le savez, ce programme a été entrepris par le comité consultatif de la Commission du blé.

M. McKnight: Si je pose la question, c'est que le ministre de l'Agriculture a dit que le Groupe des céréales a fait des études dans ce domaine. Je me demandais donc...

M. Farquhar: Non. Nous n'avons pas fait d'études sur les transports. Nous avons récemment préparé un document portant sur la capacité du réseau, mais cela n'avait rien à voir avec le programme MAP. Il portait sur la capacité globale du réseau de transport des céréales.

M. McKnight: J'ai encore une observation à faire, monsieur le président, avant de terminer. Je vois qu'il est 21 h 30 passé.

[Text]

Today, my colleague, Mr. McKenzie, was asking about the possible purchase by the CNR of an oil company, and being specific, Gulf. There were suggestions of an investigation, and the parliamentary secretary, rightly or wrongly, said that he was not sure whether there would be any investigation into that. I would just like to comment that, in my mind, there would be as much justification for an investigation into CN if they purchased an oil company as there is into Canadian Pacific in matters that go back over 100 years.

Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. McKnight.

Mr. Bockstael: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: On a point of order, Mr. Bockstael.

• 2140

Mr. Bockstael: I just thought that it was worth pointing out here that the companies included in the CNR system's consolidated plan, and though I have not counted them it looks to me like about 55 of them, every time they decided to buy another company or an interest in companies there was no investigation to find out if CN was allowed to make that kind of an investment. Mr. Turner was telling me after the meeting that CN has, in many ways, diversified its investments and loaned money to corporations to build establishments and they are making good revenue from these things. If every time the CNR is going to make a move, and I am not saying that they are, it seems that we would be trying to second-guess or to anticipate what move they are trying to make. Until they make application to Treasury Board and to the committee of Cabinet or the Governor in Council, we are not expected in the Ministry of Transport to start anticipating every one of those moves. But when they do make application, then I think the minister is in a position to answer questions like that.

Mr. McKnight: On the same point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, Mr. McKnight.

Mr. McKnight: I think it is important to realize that the government must approve through the capital budget expenditures by CN, and I am sure any purchases that have been made by the CN have been approved through capital budgetary expenditure by the government.

Mr. Bockstael: I do not want to debate the point, Mr. Chairman...

The Chairman: I think you are both saying the same thing really.

Mr. Turner: On a point of order, Mr. Chairman, if it happens to be the CNR pension fund where they have billions of dollars, you can find out nothing. I do not know that they have invested a lot of money in Eaton's, Metropolitan Life Insurance Company and they own part of a big development in downtown Hamilton. But you try to find out the rate of interest. I have an investment in there—I have paid into the CNR pension plan for 40 years. But you try to find out the interest rate—it is holy ground, you cannot touch that. Even

[Translation]

Mon collègue, M. McKenzie, a parlé de la possibilité que le CN achète une société pétrolière, notamment la Gulf. On a parlé de mener une enquête et le secrétaire parlementaire a dit, à tort ou à raison, qu'il ne savait pas s'il y en aurait une. J'aimerais simplement dire que si le CN achète une société pétrolière, une enquête sera tout aussi justifiée qu'elle l'a été dans le cas de la Canadian Pacific, pour des questions qui datent d'il y a 100 ans.

Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur McKnight.

M. Bockstael: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: M. Bockstael invoque le Règlement.

M. Bockstael: Je voulais simplement signaler que chaque fois que les sociétés visées par le plan de consolidation du CN—il y en a environ 55—ont décidé d'acheter une autre compagnie ou des actions d'une autre compagnie, on n'a pas mené d'enquête pour déterminer si le CN était autorisé à faire ce genre d'investissement. M. Turner m'a dit, après la dernière séance, que le CN a diversifié ses portefeuilles et prêtait des fonds à des sociétés pour construire des installations et que ces activités sont très rentables. Il ne faut pas donner l'impression qu'on essaie de deviner ce que le CN va faire. Il faut attendre que le CN soumette une demande au Conseil du Trésor, au comité du Cabinet ou au gouverneur en conseil. On ne s'attend pas à ce que le ministère des Transports prévoie tout ce qu'il fait. Une fois que la demande est soumise, le ministre peut répondre aux questions.

M. McKnight: Au sujet de la même question, monsieur le président.

Le président: Oui, monsieur McKnight.

M. McKnight: Il est important de se rappeler que le gouvernement doit, dans son budget d'investissement, autoriser les dépenses engagées par le CN. Je suis certain que tous les achats faits par le CN ont été autorisés par le gouvernement dans le budget d'investissement.

M. Bockstael: Je ne veux pas débattre la question, monsieur le président...

Le président: Vous dites, tous les deux, la même chose.

M. Turner: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Il s'agit de la caisse de retraite du CN, qui contient des milliards de dollars, on ne peut rien découvrir. Je sais que la société a beaucoup investi dans Eaton's et la *Metropolitan Life Insurance Company* et qu'une partie d'un projet de développement dans le centre-ville de Hamilton lui appartient. Mais allez donc savoir quel est le taux d'intérêt. J'ai beaucoup investi là-dedans; j'ai contribué à la caisse de retraite du CN pendant 40 ans. Mais pour ce qui est du taux d'intérêt, c'est

[*Texte*]

the union will not tell you. Why all the secrecy? I have asked many questions but I do not get many answers.

Mr. McKnight: I am sure that will not stop you, Charley.

Mr. Turner: I would like to know.

The Chairman: It is obviously not a point of order, it is a point of debate. This completes the fiftieth meeting of this committee and is the last of our scheduled meetings until after our subcommittee meeting on Tuesday. This meeting is adjourned to the call of the Chair.

[*Traduction*]

sacré. On ne peut pas y toucher. Même le syndicat ne veut pas le dire. Pourquoi doit-il rester secret? J'ai posé beaucoup de questions, sans jamais recevoir de réponses.

M. McKnight: Je suis sûr, Charley, que vous ne vous découragerez pas.

M. Turner: Je voudrais le savoir.

Le président: Il ne s'agit pas d'un rappel au Règlement, mais d'une question à débattre. Voilà pour la cinquantième séance du Comité. Il n'y aura plus de séances avant que le sous-comité ne se réunisse mardi. La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

At 9:45 a.m.

From the Department of Transport:

Mr. Robert Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration;
Mr. Mike Farquhar, Director General, Grain Transportation;
Mr. Ken Henderson, Director General, Railway Transportation;
Mr. Gerry George, Director General, Water Transportation Assistance;
Mr. Gaétan Bélec, Director General, Highway Transportation.

At 3:30 p.m.

From the Department of Transport:

Mr. Robert Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration;
Mr. Gaétan Bélec, Director, General Highway Transportation;
Mr. Ken Henderson, Director General, Railway Transportation.

At 8:00 p.m.:

From the Department of Transport:

Mr. Robert Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration;
Mr. Ken Henderson, Director General, Railway Transportation;
Mr. Mike Farquhar, Director General, Grain Transportation.

A 9 h 45 du matin.

Du ministère des Transports:

M. Robert Giroux, Administrateur, Administration canadienne des transports de surface;
M. Mike Farquhar, directeur général des transports du grain;
M. Ken Henderson, directeur général des transports ferroviaires;
M. Gerry George, directeur général de l'aide aux transports maritimes;
M. Gaétan Bélec, directeur général des transports routiers.

A 3 h 30 de l'après-midi.

Du ministère des Transports:

M. Robert Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface;
M. Gaétan Bélec, directeur général des transports routiers;
M. Ken Henderson, directeur général des transports ferroviaires.

A 8 heures du soir:

Du ministère des Transports:

M. Robert Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface;
M. Ken Henderson, directeur général des transports ferroviaires;
M. Mike Farquhar, directeur général des transports de grain.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 31

Fascicule n° 31

Tuesday, May 19, 1981

Le mardi 19 mai 1981

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Président: M. Maurice A. Dionne

Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Main Estimates 1981-82: Votes 50 and 55—Air
Transportation Program under TRANSPORT

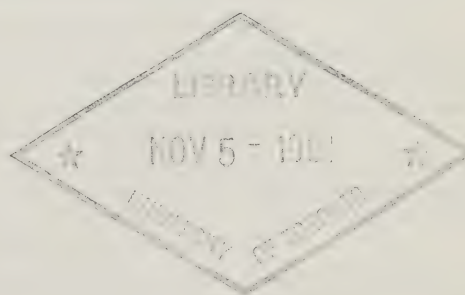
Budget principal 1981-1982: Crédits 50 et 55—
Programme des transports aériens sous la rubrique
TRANSPORTS

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. André Maltais

Messrs.

Benjamin	Deniger
Bloomfield	Dionne (<i>Chicoutimi</i>)
Bockstael	Ellis
Campbell	Fisher
(<i>LaSalle</i>)	Forrestall

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. André Maltais

Messieurs

Harquail	McRae
Mayer	Scott (<i>Hamilton-</i> <i>Wentworth</i>)
McCain	Skelly
McDermid	Turner—(20)
McKenzie	

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, April 13, 1981:

Mr. Skelly replaced Mr. Blaikie.

On Thursday, May 14, 1981:

Mr. Ellis replaced Mr. McKnight.

On Tuesday, May 19, 1981:

Mr. Forrestall replaced Mr. Gass;

Mr. Scott (*Hamilton-Wentworth*) replaced Mr. Mazankowski.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 13 avril 1981:

M. Skelly remplace M. Blaikie.

Le jeudi 14 mai 1981:

M. Ellis remplace M. McKnight.

Le mardi 19 mai 1981:

M. Forrestall remplace M. Gass;

M. Scott (*Hamilton-Wentworth*) remplace M. Mazankowski.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 19, 1981
(52)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 10:05 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Deniger, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fisher, Forrestall, McCain, McDermid, McKenzie, Skelly and Turner.

Witness: Mr. W. J. Robertson, President, Canadian Air Traffic Control Association Inc.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated February 26, 1981, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1982 (*See Minutes of Proceedings, March 26, 1981, Issue No. 24*).

By unanimous consent, the Committee reverted to Votes 50 and 55—Air Transportation Program under TRANSPORT.

The Committee viewed an audio-visual presentation.

The witness made a statement and answered questions.

At 12:35 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

AFTERNOON SITTING
(53)

The Standing Committee on Transport met at 3:39 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Forrestall, McDermid, McKenzie and Turner.

Other Member present: Mr. Bujold.

Witnesses: From the Canadian Airline Pilots Association: Captain Roland E. Cook, President; General Herbie Herbert, Administrator, Technical and Safety and Mr. John Keenen, Legal Counsel.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated February 26, 1981, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1982 (*See Minutes of Proceedings, March 26, 1981, Issue No. 24*).

By unanimous consent, the Committee resumed consideration of Votes 50 and 55—Air Transportation Program under TRANSPORT.

Mr. Cook made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 5:05 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

EVENING SITTING
(54)

The Standing Committee on Transport met at 8:12 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*), presiding.

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 19 MAI 1981
(52)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 10 h 5, sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Deniger, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fisher, Forrestall, McCain, McDermid, McKenzie, Skelly et Turner.

Témoin: M. W. J. Robertson, président, Association canadienne du contrôle du trafic aérien Inc.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 26 février 1981 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982 (*Voir procès-verbal du 26 mars 1981, fascicule n° 24*).

Du consentement unanime, le Comité reprend l'étude des crédits 50 et 55—Programme des transports aériens sous la rubrique TRANSPORTS.

Le Comité assiste à une présentation audio-visuelle.

Le témoin fait une déclaration et répond aux questions.

A 12 h 35, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(53)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 39, sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Forrestall, McDermid, McKenzie et Turner.

Autre député présent: M. Bujold.

Témoins: De l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes: Le capitaine Roland E. Cook, président; le général Herbie Herbert, administrateur (Technique et sécurité) et M. John Keenen, conseiller juridique.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 26 février 1981 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982 (*Voir procès-verbal du 26 mars 1981, fascicule n° 24*).

Du consentement unanime, le Comité reprend l'étude des crédits 50 et 55—Programme des transports aériens sous la rubrique TRANSPORTS.

M. Cook fait une déclaration puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

A 17 h 5, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

SÉANCE DU SOIR
(54)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 20 h 12, sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fisher, Mayer, McCain, Skelly and Turner.

Witnesses: From The Canadian Owners and Pilots Association: Mr. Russell Beach, President and Mr. Bill Peppler, General Manager.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated February 26, 1981, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1982 (*See Minutes of Proceedings, March 26, 1981, Issue No. 24*).

By unanimous consent, the Committee resumed consideration of Votes 50 and 55—Air Transportation Program under TRANSPORT.

Mr. Beach made a statement.

The witnesses answered questions.

At 10:05 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fisher, Mayer, McCain, Skelly et Turner.

Témoins: De la Canadian Owners and Pilots Association: MM. Russell Beach, président et Bill Peppler, directeur général.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 26 février 1981 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982 (*Voir procès-verbal du 26 mars 1981, fascicule n° 24*).

Du consentement unanime, le Comité reprend l'étude des crédits 50 et 55—Programme des transports aériens sous la rubrique TRANSPORTS.

M. Beach fait une déclaration.

Les témoins répondent aux questions.

A 22 h 5, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, May 19, 1981

• 0955

[Texte]

The Chairman: Order. As you will recall, Mr. Robertson made the request that their group appear before this committee. The committee agreed to it. It seemed to me when they asked if they could show the tapes that I had no choice but to agree to it. After all, it was my point of view that we were inviting them here to put their position on the record to the committee, and if they chose to do it by tapes it seemed to me that that was their choice. But in any case, as I have said many times before at this committee, I am in the hands of the members of the committee. I obviously want to do what is most beneficial to all members of the committee as well as to our witnesses. Mr. Robertson has just told me, in fact, that if it is the wish of the committee he could make the tapes available to individual members for screening at their leisure. But again, it is the choice of the committee. Mr. Forrestall, Mr. Benjamin.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I think it is perhaps incumbent upon us to allow the witnesses to use their time as they think best. The difficulty that I would see with it, Mr. Chairman, is how we might record it, or how it might become part of our formal minutes. That might be difficult unless there is a verbal transcript that might be relayed. The tapes would be useful if they were made available. The difficulty, of course, is that members of Parliament do not have ready access to any means of . . .

The Chairman: Seeing them.

Mr. Forrestall: . . . of seeing the tapes. If it is in their judgment worthwhile to bring it, then I think it is perhaps incumbent upon us to look at it. It might be enlightening for us.

The Chairman: That is my general attitude. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I agree. I think we should see the tapes and maybe it might be possible to just leave one set with the clerk of the committee and if at some later point in time some or all of us want to look at them again, they are in the records of the committee and available should we want to see them. Are these sound as well as film? If the microphone could be put beside it to pick it up, it could maybe be transcribed onto paper, the spoken message; that might be possible.

I think it is a good idea for all of us to see them now. They should be able to present their evidence in whatever way they wish. If they want to do it with a chorus line, I do not mind.

• 1000

The Chairman: Mr. McDermid, then Mr. Deniger.

Mr. McDermid: Mr. Chairman, I think it is fair to say we have a number of issues we want to discuss with CATCA today. By my estimate, the videotape will be over at 11.20. They then have a verbal presentation of a brief they want to

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 19 mai 1981

[Traduction]

Le président: A l'ordre. Vous vous souviendrez que M. Robertson a demandé de comparaître ici et que le comité a acquiescé. Quand il m'a demandé s'il pouvait nous montrer des bandes magnétoscopiques, j'ai pensé que je n'avais pas d'autres choix que d'accepter. Je me suis dit que nous les invitions à venir nous présenter leur point de vue et que s'ils décidaient de se servir de bandes, c'était leur décision. Mais comme je l'ai dit maintes fois, je m'en remets à la décision des membres du comité. Je veux faire ce qui est le mieux pour le comité et pour nos témoins. M. Robertson vient de me dire que si les membres du comité le désirent, il peut donner un exemplaire de la bande à chaque membre qui pourra la visionner quand il voudra. Mais, je le répète, la décision appartient au comité. M. Forrestall, puis M. Benjamin.

M. Forrestall: Il me semble, monsieur le président, qu'il nous incombe de laisser les témoins utiliser comme ils l'entendent le temps que nous mettons à leur disposition. Je me demande, cependant, comment nous ferons pour enregistrer le témoignage afin qu'il fasse partie de notre compte rendu officiel. Il pourrait y avoir là une difficulté, à moins que la piste sonore puisse être retranscrite. Les bandes seraient sûrement utiles pour les membres du comité. Encore là, il y a une autre difficulté, car les membres du Parlement n'ont pas accès à des appareils qui leur permettent de . . .

Le président: De les visionner.

M. Forrestall: . . . de visionner les bandes. Si les témoins jugent qu'il est utile de présenter les bandes, alors il nous incombe de les voir. Ce sera peut-être instructif pour nous.

Le président: C'est ainsi que je l'entends. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je suis d'accord. Peut-être pourrions-nous voir la bande, et ensuite en faire déposer un exemplaire chez le greffier du comité. Si, plus tard, l'un de nous veut la visionner de nouveau, elle ferait partie des dossiers du comité et chacun pourrait y avoir accès. Y a-t-il une piste sonore en plus de l'image? Peut-être pourrait-on alors brancher le microphone et faire enregistrer puis transcrire le message sonore. Cela serait possible.

Je crois qu'il serait bon pour nous tous de les voir maintenant. Les témoins devraient pouvoir présenter leur dossier de la façon qu'ils l'entendent. Quant à moi, ils pourraient même chanter leur message en chœur.

Le président: M. McDermid, puis M. Deniger.

M. Deniger: Il ne faudrait pas oublier, monsieur le président, que nous avons toutes sortes de questions à discuter aujourd'hui avec l'ACCA. Si j'ai bien compté, la bande finirait vers 11h20. Ensuite, les témoins veulent nous présenter un

[Text]

present, which is going to take at least another 15 or 20 minutes, I would imagine, which . . .

The Chairman: Five minutes at the most.

Mr. McDermid: Okay, then let us say at 11.30 we are going to be ready to go with questioning, till 12.00. If we can get a commitment to get them back here at an early date to continue the discussion, then I can see no harm in it. But I, and I know other members of this committee, have done a tremendous amount of research work on the discussions. There are some major problems right now with air traffic control, not only personnel but equipment problems, and I feel these have to be well aired. I would ask Mr. Robertson if in fact he would be prepared—first of all, if the Chairman would permit it—that the committee invite him back and if he would be prepared to come back; because I have a sneaking suspicion we are not even going to scratch the surface. I know government members are smiling when they say that, but I am not too happy about it.

The Chairman: I may, before I call on Mr. Deniger, just point out to members of the committee that it is not the decision of the chairman, it is the decision of the steering committee, that we have one session with each of the groups which asked to see us. I must remind members that our estimates are deemed to have been reported by the end of this month whether we report them or not, and we consequently lose our order of reference at that time.

I also think maybe—I am not judging anybody's remarks, but we may well be putting the cart before the horse here, because the very things which may be raised in questioning may well be answered by the screening of the tapes. That is one possibility. I would suggest therefore that we see the tapes and not take too much of our time over procedural arguments.

In any case, Mr. Deniger, followed by Mr. Ellis.

Mr. Benjamin: Let us sit until 12.30.

The Chairman: I see no problem with that.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Cela fait longtemps que l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien veut témoigner devant le Comité des transports, monsieur le président. Je crois que nous nous devons, nous, les membres du Comité, d'entendre leur témoignage et de poser des questions appropriées.

Si on a plus de questions qu'on n'a de temps, j'appuie à ce moment-là la suggestion de mon collègue de Brampton-Georgetown, c'est-à-dire de faire en sorte qu'ils reviennent. Si on ne le fait pas, on va avoir pénalisé à la fois les contrôleurs et les membres du Comité qui n'auront pas eu la chance d'exécuter leur mandat à fond.

The Chairman: I might point out to members of the committee that because of events we did not foresee when we arranged our schedule, we do have an open slot or two and it may well be possible, if it is convenient to members of CATCA, to invite them back again before the end of May. We will certainly look at that possibility.

Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, briefly, all I wanted to ask was if we could guarantee that we would have at least two opposition,

[Translation]

mémoire, ce qui prendrait au moins 15 ou 20 minutes de plus, j'imagine, . . .

Le président: Cinq minutes au plus.

M. McDermid: Très bien. Mettons qu'à 11h30, nous pourrions commencer à poser des questions, jusqu'à midi. Si nous pouvons avoir l'assurance qu'ils reviendront bientôt poursuivre avec nous la discussion, alors je ne vois aucune objection. Mais, comme d'autres membres de ce comité, j'ai fait beaucoup de recherches pour me préparer à cette discussion. Il y a des problèmes graves dans le domaine du contrôle de la circulation aérienne, non seulement des problèmes de personnel, mais aussi de matériel et il faudrait en discuter ouvertement. J'aimerais donc demander tout d'abord à M. Robertson s'il serait prêt à revenir rencontrer le comité, si le président nous autorisait à l'inviter de nouveau. J'ai idée que nous ne pourrions faire aujourd'hui qu'une étude bien superficielle. Je sais que les membres du gouvernement disent cela avec un sourire, mais je n'en suis pas très heureux.

Le président: Avant de donner la parole à M. Deniger, j'aimerais signaler aux membres du comité que ce n'est pas le président, mais notre comité directeur qui a décidé de consacrer une séance à chacun des groupes qui ont demandé à témoigner. Je dois rappeler aux membres du comité qu'à la fin de ce mois, que nous ayons présenté notre rapport ou non, il sera considéré que le rapport de nos crédits a été présenté, et par conséquent, nous perdrons alors notre ordre de renvoi.

Sans vouloir juger des observations de quiconque, je dirais que nous mettons peut-être la charrue devant les bœufs, car il se peut très bien que les questions que nous voulons poser trouvent précisément leur réponse dans la bande magnétoscopique. C'est une possibilité. Je crois donc que nous devrions visionner la bande et ne pas perdre trop de temps sur des questions de procédure.

De toute façon, je donne la parole à M. Deniger, puis ensuite à M. Ellis.

M. Benjamin: Siégeons jusqu'à 12h30.

Le président: Cela me va parfaitement.

Mr. Deniger: Thank you Mr. Chairman.

The Canadian Air Traffic Controllers Association has been wanting to come before the transport committee for a long time, Mr. Chairman. I think it is incumbent upon us, members of the committee, to hear their arguments and to put the appropriate questions.

If we have more questions than we have time, then I would support the suggestion put forward by my colleague from Brampton-Georgetown, that is to find a way to bring them back. If we do not do that, we will penalize both the controllers and the members of committee who will not have had the opportunity to completely carry out their mandate.

Le président: Je signalerai aux membres du comité qu'à cause de certains événements qui étaient imprévisibles au moment où nous avons organisé notre programme, nous avons une ou deux séances de libres et, si cela convient aux membres de l'ACCCA, il serait tout à fait possible de les inviter de nouveau avant la fin de mai. Nous verrons si c'est possible.

M. Ellis.

M. Ellis: Monsieur le président, juste quelques mots pour demander s'il pourrait être garanti que nous aurons au moins

[Texte]

two Conservative questioners, this morning, after. If we can do that, then I will certainly go along with looking at it, plus the possibility of having the people from CATCA appear before us again later.

The Chairman: Well, you know, Mr. Ellis, it is not quite possible for me to give you that kind of guarantee; but I will do my best.

I would propose, in view of Mr. Ellis' comment, that I limit the questioning during this session to a maximum of 15 minutes per member. Unless you have strenuous objections, that is what I would propose to do.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Having said that, at this time we shall resume consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1982. With your consent, we shall revert to Votes 50 and 55, Air Transportation Program, under transport, and consider them together. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

TRANSPORT

A—Department—Air Transportation Program

Vote 50—Air Transportation—Operating expenditures—\$209,376,000

Vote 55—Air Transportation—Capital expenditures—\$76,824,000

The Chairman: You will find these votes listed in your blue book on pages 30-30 to 30-60.

• 1005

At this time I should like, on behalf of all members of the committee, to welcome Mr. Robertson, the President of Canadian Air Traffic Control Association, Incorporated, and other delegates of his organization. In a moment, I will ask Mr. Robertson to introduce those delegates. I want to apologize to our guests and to members of the Committee for the snafu that occurred here this morning with regard to the setting up of equipment. I do not know just how that happened but I intend to find out.

I believe it is Mr. Robertson's wish to screen the tape, first and, then, to make a brief statement. Or would you prefer to make the statement first, Mr. Robertson?

Mr. W. J. Robertson (President, Canadian Air Traffic Control Association, Incorporated): I prefer to view the tapes first, Mr. Chairman.

The Chairman: Fine. Before doing that could I ask you, then, to introduce your officials who are accompanying you, here, today.

Mr. Robertson: Thank you, Mr. Chairman and members of the committee. First, on behalf of the 2,200 members of our

[Traduction]

deux membres de l'opposition, c'est-à-dire deux membres du parti conservateur qui poseront des questions ce matin. Si cette garantie peut se donner, je serais tout à fait en faveur de visionner la bande, tout en retenant la possibilité d'inviter de nouveau les représentants de l'ACCCA plus tard.

Le président: Comme vous le savez, monsieur Ellis, il ne m'est pas tout à fait possible de vous donner cette sorte d'assurance, mais je ferai de mon mieux.

A cause de ce que M. Ellis vient de dire, je proposerais de limiter le temps des questions à un maximum de 15 minutes par député. Si vous n'avez pas d'objection grave, c'est ce que je proposerais.

Des voix: D'accord.

Le président: Cela étant dit, nous reprendrons maintenant l'étude de notre ordre de renvoi concernant le budget des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982. Avec votre consentement, nous reviendrons aux crédits 50 et 55, Programme des transports aériens, au chapitre des Transports, et nous les étudierons ensemble. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports aériens

Crédit 50—Transports aériens—Dépenses de fonctionnement—\$209,376,000

Crédit 55—Transports aériens—Dépenses en capital—\$76,824,000

Le président: Vous trouverez ces crédits dans le Livre bleu aux pages 30-30 à 30-60.

J'aimerais maintenant, au nom de tous les membres du comité, souhaiter la bienvenue à M. Robertson, président de l'Association canadienne du contrôle de la circulation aérienne, et aux membres de son organisation. Dans un instant, je demanderai à M. Robertson de nous présenter les délégués. J'aimerais présenter des excuses à nos invités et aux membres du comité pour le brouhaha qui s'est produit ce matin lors de l'installation de l'équipement. J'ignore comment cela est arrivé, mais je compte bien me renseigner.

Sauf erreur, M. Robertson veut nous faire visionner la bande vidéo et faire ensuite une brève déclaration. Ou préférez-vous faire la déclaration pour commencer, monsieur Robertson?

M. W. J. Robertson (président, Association canadienne du contrôle de la circulation aérienne incorporée): J'aimerais que nous commençons par voir les bandes vidéo, monsieur le président.

Le président: C'est très bien. Auparavant, puis-je vous demander de nous présenter vos collègues qui vous accompagnent ici aujourd'hui.

M. Robertson: Merci, monsieur le président et membres du comité. Tout d'abord, au nom des 2,200 membres de notre

[Text]

Association, I would like to thank the committee for inviting us to appear before you today.

Joining me, on my immediate right, is Mr. Bram Tilroe, who is the vice-president of the association, and to his right is Mr. Carl Fisher, who is our central regional director.

In addition to being members of our board of directors, both these gentleman and myself are CATCA's representatives on the Department of Transport-CATCA joint technical committee. As has been the subject of your discussion in the first few minutes, we would like to start our presentation with the screening of a documentary drama entitled Collision Course. The movie accurately depicts the events and circumstances surrounding the mid-air collision over Zagreb, Yugoslavia, on September 10, 1976. Now, although the location may seem somewhat remote to Canadian conditions, I can assure the committee that it is extremely relevant and will greatly assist us in expeditiously handling the remainder of our presentation.

In viewing our presentation, I would like you to remember that it is factual and, if you like, you might choose to substitute the name of Toronto, Montreal, Vancouver, or any other Canadian city for that of Zagreb. Thank you, gentlemen.

• 1010

The Chairman: I have just one further matter with regard to the order of the committee. I think I am obliged to remind members of the committee that the sound in this film is in English. It is obvious that you cannot have a bilingual sound track. By the same token, we cannot ask the interpreters to translate simultaneously the sound track of the film. It is my understanding it is never done. So I just want to make it clear that that is not the fault of the committee.

Film Presentation

• 1011

The Chairman: I will now call on Mr. Robertson to make his brief statement and then we will proceed with questioning starting with Mr. Ellis, followed by Mr. Benjamin, followed by Mr. Deniger.

Mr. Robertson, please.

Mr. Robertson: Thank you, Mr. Chairman. Thank you, members of the Committee. I hope what you have just seen may now be related to our brief and our concerns over safety.

Before opening myself to questions, I would like to present the Committee with some information in addition to the brief that was filed with you last week. I have provided the clerk with some copies of additional documents which are documents that were not generated by the Association so they are in the English language only. They are for additional information.

[Translation]

Association, j'aimerais remercier le comité de nous avoir invités à comparaître ici aujourd'hui.

Avec moi, à ma droite, voici M. Bram Tilroe, vice-président de l'Association et à sa droite, M. Carl Fisher, directeur de la région centrale.

Ces deux collègues et moi-même sommes membres du conseil de direction et en même temps, nous sommes les représentants de l'ACCCA au comité technique copnjoint du ministère des Transports et de l'ACCCA. Conformément à la discussion qui a eu lieu pendant les premières minutes de votre séance, nous aimerions commencer notre présentation par la projection d'un drame documentaire intitulé Collision Course. Ce film décrit avec précision les événements et les circonstances entourant la collision en vol qui s'est produite au-dessus de Zagreb, en Yougoslavie, le 10 septembre 1976. L'endroit peut sembler éloigné et peu conforme aux conditions qui règnent au Canada, mais je tiens à assurer au comité que le film est extrêmement pertinent et nous aidera beaucoup à vous présenter rapidement le reste de notre présentation.

En regardant ce film, veuillez ne pas oublier qu'il est fondé sur des faits et vous pourriez peut-être, dans votre esprit, remplacer le nom de la ville de Zagreb par celui de Toronto, Montréal, Vancouver ou de toute autre ville canadienne. Merci, messieurs.

Le président: J'aimerais aborder un autre détail en rapport avec le règlement du comité. Je me vois obligé de rappeler aux membres du comité que la bande sonore du film est en anglais. De toute évidence, on ne peut avoir une bande bilingue. Par ailleurs, nous ne pouvons demander aux interprètes de faire une traduction simultanée de la bande sonore d'un film. Si je comprends bien, cela ne se fait jamais. Je voudrais donc qu'il soit bien clair que cela n'est pas la faute du comité.

Présentation du film

• 1132

Le président: J'invite maintenant M. Robertson à faire une brève déclaration et ensuite, nous passerons aux questions, en commençant par M. Ellis, suivi de M. Benjamin, puis de M. Deniger.

Monsieur Robertson, s'il vous plaît.

M. Robertson: Merci, monsieur le président. Merci, messieurs les membres du comité. J'espère que ce que vous venez de voir pourra maintenant se rapporter à notre mémoire et à nos préoccupations concernant la sécurité.

Avant de vous inviter à me poser des questions, j'aimerais fournir au comité certains renseignements qui s'ajoutent au mémoire qui vous a été présenté la semaine dernière. J'ai remis au greffier des exemplaires de documents additionnels qui n'ont pas été produits par notre association et qui sont rédigés en anglais seulement. Ils contiennent des renseignements additionnels.

[Texte]

Let us start out with the Radar Modernization Program or the RAMP project, as it is called. In October of 1980 when I first contacted your chairman with the object of appearing before this committee, the outlook of the project was very bleak. Although the CATCA-DOT Joint Technical Committee had reached agreement in September of 1980 on the operational specifications for the project, those specifications were later unilaterally down-graded by the department. As a result of subsequent public pressure that we were able to bring to bear, and part of it was undoubtedly as a result of actions by members of this Committee, the DOT later reopened the consultations at the Joint Technical Committee level. I am happy to report that those consultations have now concluded in the agreed specifications which are included as Appendix C of our brief.

Of further significance is the cover sheet for those specifications on which the signing was just completed this morning. That is in the first document in the papers just being distributed to you. As you will see from this page, the department has agreed that no further changes will be made to the specifications without consultation with CATCA. The progress to date, however, does not yet guarantee a successful project. Ahead lies the bidding process, proving demonstrations of at least two superior bidders and the final selection and production.

• 1135

Our message in this respect is succinct. We badly need new radar but we do not want another half-baked project such as we view the JETS program. We are, therefore, asking the committee to do two things: first, ensure that the necessary funds are provided for the project, and, second, ensure that the technical superiority of the project is not allowed to be downgraded by any non-technical considerations. If these two conditions are guaranteed, then we will, undoubtedly, receive the best product in the shortest time available.

In respect to the Joint Enroute Terminal System or JETS program, I do not wish to take the committee's time by reiterating the numerous shortcomings of the system, rather at this point, I would only like to demonstrate or intend to demonstrate to you that CATCA's allegations regarding safety deficiencies are well founded. As you will see from the second set of documents tabled with you, even the department's own managers in Toronto are frustrated by the dilemma of JETS and this is illustrative only of the Toronto situation, but it is not isolated; it is at all locations.

Despite assurances of DOT witnesses who earlier appeared before your committee that all was well with the JETS in Toronto, you will see from the documentation that the situation is quite to the contrary. As an example, I refer you to Mr. Bell's minute to file, which is dated March 19, 1981, in the bottom paragraph on the first page of that minute, therein Mr. Bell notes that a JET System deficiency, which was classified as essential for correction on May 23, 1980, had yet to be corrected and no expected correction date had been provided by headquarters as of the date of his minute. The problem:

[Traduction]

Commençons par le programme de modernisation du radar que l'on appelle le projet RAMP. En octobre 1980, quand j'ai communiqué avec votre président pour chercher à comparaître devant votre comité, l'avenir du projet paraissait bien sombre. Même si le comité conjoint de notre association et du ministère avait conclu un accord en septembre 1980 au sujet des spécifications opérationnelles du projet, ces spécifications furent par la suite abaissées par le ministère. Par suite des pressions que nous avons pu faire exercer par le public, sans doute en partie grâce à l'action de membres de votre comité, le ministère devait plus tard rouvrir les consultations au sein du comité technique conjoint. J'ai le plaisir de vous faire part maintenant que ces consultations ont abouti à un accord de spécifications, lesquelles sont comprises dans l'annexe C de notre mémoire.

La page couverture de ces spécifications est elle-même très importante et elle n'a été signée que ce matin. C'est le premier des documents que l'on vous distribue en ce moment. Comme vous le voyez, le ministère a accepté qu'aucun nouveau changement ne sera apporté à ces spécifications sans une consultation avec l'ACCCA. Le progrès réalisé jusqu'ici ne garantit cependant pas le succès de ce projet. Il reste encore les appels d'offres, les démonstrations d'essais d'au moins deux soumissionnaires supérieurs, et enfin la sélection et la production.

Notre message à cet égard est succinct. Nous avons grand besoin d'un nouveau radar, mais nous ne voulons pas d'un nouveau projet mal conçu comme l'était, à notre avis, le programme JETS. Nous demandons donc à votre comité deux choses: Premièrement, voir à ce que les fonds nécessaires au projet soient débloqués et deuxièmement, s'assurer que la supériorité technique du projet ne puisse être abaissée pour quelques considérations non-techniques. Si ces deux conditions sont garanties, nous obtiendrons sans aucun doute le meilleur produit possible dans le plus court délai possible.

Pour ce qui a trait au Système de contrôle conjoint enroute et terminal, c'est-à-dire le programme JETS, je ne voudrais pas prendre le temps du comité pour rappeler les nombreuses faiblesses du système. J'aimerais plutôt vous démontrer ou essayer de vous démontrer que les affirmations de l'ACCCA concernant les carences de sécurité sont bien fondées. Comme vous le verrez à la lecture du second groupe de documents que je vous fais remettre, les gestionnaires mêmes du ministère à Toronto sont confondus par le dilemme du programme JETS et cela illustre seulement la situation de Toronto, mais ce n'est pas un cas isolé, c'est la même chose partout.

Malgré les assurances données par des témoins du ministère qui ont comparu devant votre comité selon lesquelles le programme JETS donnait de bons résultats à Toronto, vous verrez à la lecture de la documentation que dans les faits, c'est tout à fait le contraire. A titre d'exemple, je vous renvoie à une note de M. Bell versée au dossier et qui est datée du 19 mars 1981. Au dernier alinéa de la première page de cette note, M. Bell parle d'une carence du système JETS, carence qu'il était essentiel de corriger et qui, le 23 mai 1980, n'était pas encore corrigée et pour laquelle l'administration centrale n'avait

[Text]

aircraft disappear unexpectedly from the radar displays in Toronto with no record of their presence. The same problem is occurring also at Montreal, Moncton and Gander and can be expected at Winnipeg, Edmonton and Vancouver when their JET Systems come on line, unless corrective action is taken in the meantime.

As you will see from the documentation, this is a basic design fault with the equipment which was detected over a year or almost one year before it went into service in Toronto and it has yet to be corrected.

In the meantime, the aviation users are going to continue to experience flight delays as this is the only form of safeguard we have to overcome system safety deficiencies.

In respect of staffing, I regrettably believe that the committee may have recently been receiving an inaccurate description of the state of staffing of the air traffic control system. Hopefully, the document on air traffic control staffing which was prepared by the department and attached as Appendix E to our brief will clarify the matter for the committee. If you are still puzzled, it is probably because you have been the victim of bureaucratic twaddle.

In response to committee members' questions, recent DOT witnesses have assured the committee that the number of controllers in the system today is very close to the "approved establishment" and that may be so. What has not been said is that the approved establishment figures bear little resemblance to the actual number of controllers required to handle today's traffic. Virtually every air traffic control unit, which is a total of 76, is understaffed by at least one controller and by many times that number in the major units. The most serious controller shortages are as follows: Vancouver centre, 22; Calgary tower, 12; Edmonton centre, 15; Toronto centre, 58; Montreal centre, 50, and Gander centre, 20.

I have noted with interest that previous DOT witnesses have scoffed at these estimates and, therefore, I would like to elaborate on two cases for the committee's elucidation. Calgary tower presently has 13 qualified controllers and six trainees under training. Even if all six trainees are successful, which is uncertain given the statistics in air traffic control training success-failure rate, that would still leave the unit understaffed by six controllers. The situation is so serious that our regional director in Alberta was contacted last week by the department to discuss ways of resolving the staffing crisis. Possible temporary measures that were discussed included restricting Calgary Airport to air carrier and corporate aircraft only, and closing the tower during the midnight shift. While reductions in service may become necessary in Calgary, we are firmly opposed to any closure of the Calgary tower unless the airport is also closed to traffic during the corresponding time period.

[Translation]

encore prévu aucune date à laquelle la correction serait apportée. Le problème, c'est que des appareils disparaissent de manière inattendue des écrans de radar à Toronto sans que leur présence soit consignée. Le même problème se produit à Montréal, à Moncton et à Gander et on peut en attendre autant à Winnipeg, à Edmonton et à Vancouver quand le même système sera utilisé à moins qu'une correction ne soit apportée entretemps.

Comme vous le verrez dans la documentation, il s'agit là d'un vice fondamental de l'équipement qui a été détecté plus d'un an ou presque un an avant son entrée en service à Toronto. Pourtant, ce défaut n'est pas encore corrigé.

Entretemps, les usagers des avions continueront à éprouver des retards d'avions parce que c'est notre unique sauvegarde pour corriger les lacunes sécuritaires du système.

Pour ce qui est du personnel, j'ai le regret de croire que votre comité peut avoir reçu récemment une description inexacte de l'état de la dotation en personnel du système de contrôle de la circulation aérienne. J'espère que le document sur le personnel du contrôle de la circulation aérienne qui a été préparé par le ministère et annexé comme appendice E à notre mémoire fournira au comité les précisions nécessaires. Si la situation vous paraît encore embrouillée, c'est probablement que vous êtes victimes de chinoiserie administrative.

En réponse à des questions de membres de votre comité, des représentants du ministère ont récemment assuré à votre comité que le nombre des contrôleurs se rapprochait beaucoup aujourd'hui de l'effectif approuvé, ce qui est peut-être vrai. Ce qui n'a pas été dit, c'est que l'effectif approuvé ressemble très peu au nombre exact de contrôleurs dont on a besoin pour diriger le trafic aujourd'hui. Il y a aujourd'hui 76 unités de contrôle du trafic aérien et dans à peu près chaque unité, il manque au moins un contrôleur et il en manque beaucoup plus dans les grandes unités. Les principales pénuries sont les suivantes: centre de Vancouver, 22; tour de Calgary, 12; centre d'Edmonton, 15; centre de Toronto, 58; centre de Montréal, 50 et centre de Gander, 20.

J'ai remarqué, non sans intérêt, que des témoins du ministère se sont moqués de ces chiffres, et c'est pourquoi j'aimerais donner des détails sur deux cas afin que le comité comprenne bien la question. La tour de Calgary a présentement 13 contrôleurs qualifiés et 6 stagiaires en formation. Même si tous les stagiaires étaient reçus, ce qui est incertain si l'on tient compte des statistiques de succès et d'échecs dans la formation des contrôleurs de la circulation aérienne, il manquerait encore 6 contrôleurs dans l'unité. La situation est tellement grave que le ministère est entré en contact avec notre directeur régional de l'Alberta la semaine dernière pour étudier avec lui les moyens de régler la crise de recrutement. Parmi les mesures temporaires dont on a parlé, on a envisagé de restreindre l'accès de l'aéroport de Calgary aux transporteurs aériens et aux avions de compagnies seulement et de fermer la tour pendant le poste de minuit. Il se pourrait qu'une réduction du service devienne nécessaire à Calgary, mais nous nous opposons fermement à la fermeture de la tour de Calgary, à moins que l'aéroport soit aussi fermé à la circulation aérienne pendant la période correspondante.

[Texte]

• 1140

In the case of Toronto centre, previous witnesses have suggested to the committee that the unit is only understaffed by 15 controllers. This conflicts with the results of a recent CATCA and Department of Transport meeting at the Toronto facility which established that 192 controllers are required to operate the unit, and there are presently 134 available on staff. If, as the department would have us believe, Toronto is only 15 controllers understaffed, I would then pose the question as to why, in the month of April, we had 385 overtime shifts worked in that unit; in the month May, it is projected there will be 560 overtime shifts; and, as we enter the summer months where of course, vacation leave becomes a factor, overtime is projected to be 600 or more shifts a month. The picture really does not look any different for the future.

The other subject I would like briefly to touch on is communications. Adequate and reliable communications are probably the single most important item in air traffic control. When and where radar is functioning, its reliability must also be beyond question. But although we can and do function without radar, albeit at a tremendous loss in efficiency, we cannot function without communications.

Our brief has presented details of communications problems at Vancouver. Similar problems exist elsewhere. Also related to the communications field is an automatic broadcast advisory service for pilots known as the Automatic Terminal Information Service, or ATIS. Updated hourly, or more often if required, ATIS broadcasts provide the pilot with weather and airport advisories at the pilot's convenience, and relieve the controller of individually broadcasting repetitious information to each flight. Halifax Airport has been due an ATIS installation for several years. For the last two years the equipment has sat in storage at Halifax awaiting necessary funds for installation. In response to unsatisfactory condition reports filed by Halifax controllers early in 1980, regional management has replied that, although the ATIS would enhance operational efficiency at Halifax, the priority for the construction technicians comprise the new centres at Moncton and Gander.

As a result, valuable equipment sits idle at Halifax and the would-be users have a less efficient service even though the Halifax technicians could install the equipment if given regional approval.

In summary, I would like to say that I believe it is regrettable that the Minister of Transport chose on March 31 to characterize controllers as constant complainers. I trust that the members of the committee will see that our complaints are well founded, and only constant because the problems persist. The entire aviation community of course is awaiting the report of Justice Dubin, and we hope that a new direction will be forged as a result of his findings and recommendations.

In the meantime, we do not want people to think for one minute that we have done all we can do for our ATC system.

[Traduction]

Pour ce qui est du centre de Toronto, des témoins ont dit à votre comité qu'il manque seulement 15 contrôleurs dans cette unité. Cela n'est pas conforme aux résultats d'une récente réunion de l'ACCCA et du ministère des Transports à l'aéroport de Toronto, où il a été établi qu'il fallait 192 contrôleurs pour administrer l'unité, alors qu'il y en a présentement 134. Si, comme le ministère voudrait nous le faire croire, il manque seulement 15 contrôleurs à Toronto, j'aimerais demander pourquoi, dans le mois d'avril, nous avons eu 385 postes de temps supplémentaire dans cette seule unité; pour le mois de mai, on prévoit environ 560 postes de temps supplémentaire; et, comme nous abordons les mois d'été où il faut prévoir des vacances annuelles, on croit qu'il y aura 600 postes supplémentaires ou plus par mois. L'avenir ne semble guère plus encourageant.

L'autre sujet dont j'aimerais dire quelques mots, c'est celui des communications. Des communications convenables et fiables sont probablement ce qui est le plus important dans tout le contrôle de la circulation aérienne. Quand un radar fonctionne, il faut que sa fiabilité soit à toute épreuve. Mais même si nous pouvons fonctionner sans radar, et nous le faisons quoique, disons-le, avec d'énormes pertes d'efficacité, nous ne saurions fonctionner sans des communications.

Notre mémoire présente certains détails de problèmes de communication à Vancouver. Des problèmes semblables existent ailleurs. Dans ce domaine des communications, il y a un service automatique d'information radio pour les pilotes que l'on appelle le service automatique d'information de région terminale ou ATIS. Révisés à chaque heure, ou plus souvent au besoin, les bulletins ATIS donnent au pilote qui en a besoin des informations concernant la météo et les aéroports. Ainsi, le contrôleur n'a pas à répéter constamment les mêmes informations pour chaque appareil. L'aéroport d'Halifax a un grand besoin d'une installation ATIS depuis plusieurs années. Depuis deux ans, le matériel est entreposé à Halifax, attendant les fonds nécessaires à son installation. En réponse à des rapports d'insatisfaction présentés par les contrôleurs d'Halifax au début de 1980, la direction régionale a répondu qu'une installation ATIS améliorerait certainement l'efficacité opérationnelle à Halifax, mais que les services prioritaires des techniciens de la construction étaient requis par les centres de Moncton et de Gander.

Il en résulte qu'un matériel précieux est inutilisé à Halifax et que ceux qui en auraient besoin ont un service moins efficace. Pourtant, les techniciens d'Halifax pourraient installer le matériel si l'autorité régionale les autorisait.

Bref, j'aimerais dire qu'à mon avis, il est regrettable que le ministre des Transports ait choisi, le 31 mars, de qualifier les contrôleurs de perpétuels mécontents. J'espère que les membres du comité comprendront que nos plaintes sont fondées et qu'elles sont perpétuelles parce que les problèmes persistent. Tout le monde de l'aviation attend le rapport du juge Dubin et nous espérons qu'une nouvelle orientation émanera de ses constatations et propositions.

Entretemps, nous ne voudrions pas laisser croire que nous avons fait tout notre possible pour améliorer nos systèmes de

[Text]

It would be very little solace for any of us to stand in a court room and admit all of the system's shortcomings if we are faced with a tragedy such as was faced by those at Zagreb. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Robertson. It is obvious to me now that we are not going to complete the questioning members want to conduct during this session. I might point out to members of the committee that there are two possibilities in the immediate future of having CATCA come back to complete the questioning; one would be at 8 p.m. Thursday of this week, or 9 a.m., Tuesday, May 26. Perhaps members would like to think about that until 12.30 p.m. today.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I wonder what date would suit the witnesses?

Mr. Robertson: We would be available on Thursday evening, Mr. Chairman, but on May 26 we would not.

The Chairman: Thursday evening at 8 p.m. Is that agreed? Or do you want to discuss it later?

• 1145

Mr. Ellis: I think, Mr. Chairman, that should be the subject of a steering committee meeting. Thursday is only two days from now, and a number of members and potential members of this committee would have a great deal of difficulty in changing their plans. I know for instance that Mr. McDermid would have a great deal of difficulty changing his plans, and I think that the contribution he is prepared to make is very worth while. As a matter of fact, Mr. Chairman, may I suggest for the moment that if the other members you named would agree to this suggestion, I certainly would restrict my comments to 10 minutes this morning, and that would get 5 members on.

The Chairman: Certainly I am agreeable to that. Does the committee agree?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, thank you very much. Quite frankly I made the suggestion because even if I had two hours, I could not complete the full line of questioning that I would like to get into. So what I am going to have to do this morning is merely to touch on a very, very brief bit of what the witnesses have put before us, plus that which I have done in research and, as you heard Mr. McDermid mention a few moments ago that he has done, and I am sure other members have done in research as well. So in order for us properly to deal with this very important topic, it will require certainly more than one more meeting, and I would suggest to you, Mr. Chairman, that through the committee you determine some way of finding more time. We may well run out of our time before the estimates are to be reported but, surely, that very false, almost phony, deadline can be overcome if we have a problem as critical as is this one.

I would like through you, if I may, to pose one or two brief questions to Mr. Robertson. I am sure that he would like to answer them in a great deal more detail than he will be

[Translation]

contrôle. S'il se produisait une tragédie comme celle de Zagreb, ce serait une bien mince consolation que d'aller devant un tribunal confesser toutes les lacunes du système. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Robertson. Il me paraît maintenant bien clair que nous ne pourrions, à cette séance, accueillir toutes les questions que les députés veulent poser. Nous aurions, dans l'avenir immédiat, deux possibilités de faire revenir les représentants de l'ACCCA pour répondre à nos questions. Ce serait ou bien jeudi de cette semaine à 8 heures, ou bien le mardi 26 mai à 9 heures du matin. Les députés voudront peut-être y penser jusqu'à midi et demi.

M. Benjamin: Monsieur le président, quelle date conviendrait le mieux à nos témoins?

M. Robertson: Nous pourrions venir jeudi soir, monsieur le président, mais pas le 26 mai.

Le président: Jeudi soir à 8 heures. Êtes-vous d'accord, ou voulez-vous en discuter plus tard?

M. Ellis: Monsieur le président, cela devrait faire l'objet d'une réunion du comité directeur. Jeudi, c'est seulement dans deux jours et certains membres du comité ou d'autres députés qui voudraient y participer auraient beaucoup de difficulté à modifier leur agenda. Je sais, par exemple, que M. McDermid aurait beaucoup de difficulté à changer ses plans, et je pense que sa contribution à nos travaux pourrait être précieuse. En fait monsieur le président, si les autres députés que vous avez nommés pouvaient être d'accord, je serais prêt, pour ma part, à restreindre mon temps de parole à 10 minutes ce matin, ce qui permettrait d'entendre cinq députés.

Le président: Je serais certainement d'accord. Cela convient-il au comité?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Ellis.

M. Ellis: Monsieur le président, merci beaucoup. J'ai fait cette proposition, je vous le dirai franchement, parce que même si j'avais deux heures, je n'arriverais pas à poser toutes les questions qui me viennent à l'esprit. Pour ce matin, donc, je vais me contenter d'effleurer à peine ce que les témoins nous ont présenté pour ensuite dire seulement quelques mots des recherches que j'ai faites. Comme M. McDermid l'a dit tout à l'heure, lui aussi a fait des recherches comme, j'en suis certain, d'autres membres du comité. Afin d'examiner comme il conviendrait cette question très importante, il faudra certainement plus d'une séance et je crois, monsieur le président, qu'avec votre comité, vous devriez rechercher le moyen d'y consacrer d'autres séances. Peut-être manquerons-nous de temps avant la date où les crédits doivent être déposés, mais il faut trouver un moyen de contourner ce délai que je qualifierai de faux, presque de fictif, si nous rencontrons un problème aussi grave que celui-ci.

Par votre entremise, j'aimerais poser une ou deux brèves questions à M. Robertson. Je sais bien qu'il aimerait fournir une réponse bien plus détaillée que ce qui lui sera permis, mais

[Texte]

allowed to, but I am going to ask him to be as brief as he can, given the fact that we will have more time later on. Mr. Robertson made the point a moment ago that he did not want to take the time to reiterate the problems that accompanied the JETS system. I agree to a point, but on the other hand, certainly there is a good deal about that system that is very, very difficult to correct in the time that we have. Documents that I had some other members have indicated that JETS as specified and delivered, fails to properly meet air traffic control operational requirements. Mr. Chairman, that is a very broad statement. I would like Mr. Robertson, if he would, briefly to comment on that.

The Chairman: Mr. Robertson.

Mr. Robertson: Thank you, Mr. Chairman. I think there are two areas that we have to address. Perhaps I will stick with one this morning and mention the other. Those are the critical areas, or those that we understand do not meet design; then there are the functional areas—those areas where in the 10 years leading up to JETS, we have been told the equipment would perform to state-of-the-art specifications and provide us with the necessary automation for today's system—and it has not.

Let us start with the critical factors, since these are the ones that affect safety. In the additional documents handed out to you this morning, there is a letter dated March 25, 1981, from Mr. R. G. Bell, addressed to our regional director in Ontario. In the letter Mr. Bell summarizes a meeting that was held between those parties on March 18, and lists the problems and what the outlook is on them. You can see that the first problem is CP failure. This is a central computer processor. There is a notation, "recovery procedure, when exercised, did not work." That means that the equipment failed and there is supposed to be a recovery procedure, but that procedure was not functioning. They now have, as you can see, a new procedure on site. "The long term solution to this problem requires hardware design and analysis". Now that obviously is a design problem that should have been corrected before the system ever went into functional use.

• 1150

Next is the DP. DP stands for display processor refresh halt display failure. That is an occurrence where the controller's display will freeze because for some reason the computer is becoming overloaded with information; so instead of updating information, such as altitude, ground speed or any other function, the computer simply freezes. There is no warning of this to the controller and it is also indiscriminate. You do not know whether you are then getting inaccurate altitude read-outs or ground speed or whatever.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I have just indicated to Mr. Robertson that I wanted to interrupt him. I am familiar with what is in the document and I wonder whether I might just go back to my question and get a very brief answer. I appreciate that there are pages and pages of problems. I wonder whether

[Traduction]

je lui demanderais d'être aussi bref que possible, attendu qu'il aura plus tard l'occasion de revenir témoigner. M. Robertson nous a dit tout à l'heure qu'il ne voulait pas prendre le temps du comité pour répéter l'histoire des problèmes qui ont affecté le système JETS. Je suis d'accord sur un point, mais d'un autre côté, il y a beaucoup de choses dans ce système qu'il est très très difficile de corriger dans le temps dont nous disposons. Les documents dont je dispose, comme d'autres députés montrent, que ce système, tel qu'il est conçu et installé, ne répond aux exigences de fonctionnement du contrôle de la circulation aérienne. Monsieur le président, c'est une très vaste déclaration, mais j'aimerais que M. Robertson, si c'est possible, nous en dise quelques mots.

Le président: Monsieur Robertson.

M. Robertson: Merci, monsieur le président. Je crois qu'il faut examiner deux aspects de la question. Je m'en tiendrai peut-être à l'un des deux ce matin pour me contenter de mentionner l'autre. Il y a les zones critiques, celles qui ne répondent pas, à ce qu'on nous dit, aux critères de conception; il y a aussi les zones fonctionnelles, c'est-à-dire ces domaines pour lesquels, pendant les 10 années qui ont précédé l'arrivée du système JETS, on nous disait que le matériel répondrait à toutes les exigences de notre métier et nous fournirait l'automatisation nécessaire au système moderne, ce qui ne s'est pas produit.

Commençons par les facteurs critiques, vu qu'ils touchent directement à la sécurité. Parmi les documents que nous vous avons distribués ce matin, il y a une lettre du 25 mars 1981 de M. R. G. Bell à notre directeur régional de l'Ontario. Dans sa lettre, M. Bell fait un résumé d'une réunion entre les parties intéressées le 18 mars et dresse une liste des problèmes et en donne un aperçu. Vous verrez que le premier problème, c'est la panne du CP, c'est-à-dire de l'ordinateur central. Une note dit que la procédure de récupération n'a pas répondu à la commande. Cela signifie que l'appareil est tombé en panne et qu'il est censé y avoir une procédure de récupération, mais que la procédure n'a pas fonctionné. Comme on le voit, il y a maintenant une nouvelle procédure sur les lieux. La solution à long terme exige du nouveau matériel et des analyses. De toute évidence, il s'agit là d'un problème de conception qui aurait dû être corrigé avant l'entrée en fonction du système.

Vient ensuite le DP, c'est-à-dire le processeur de l'affichage, arrêt de mémoire et panne de l'écran. C'est un cas où l'écran du contrôleur devient surchargé et, au lieu d'accepter de nouvelles fonctions, il bloque tout simplement. Cela se produit sans avertissement et sans raison particulière. Impossible de savoir alors que l'on obtient des informations fausses sur l'altitude ou sur la vitesse au sol, et cetera.

M. Ellis: Monsieur le président, je viens de faire savoir à M. Robertson que je voulais l'interrompre. Je sais ce que contient le document et je me demande si je pourrais reprendre ma question et obtenir une réponse très brève. Je sais qu'il y a des pages et des pages de problèmes. M. Robertson pourrait-il me

[Text]

Mr. Robertson could just tell me, yes or no, if the system fails to meet the operational requirements of air traffic control.

Mr. Robertson: Yes, it does.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, may I ask then in that same brief way, because I appreciate that my colleagues have some very important questions, in 1980 there was a complete power failure at Toronto. During a busy period at the Toronto-International Airport, what would happen if a complete radar failure—radar only—was experienced?

Mr. Robertson: Well, I hate to use the word frightening in a pejorative sense, but it is a very frightening prospect because of the fact that when you have aircraft 10 miles apart or 5 miles apart on radar, which is a completely safe operation, and all of a sudden you lose that facility, you then have to restore what we call standard separation. In other words, at least 1,000 vertical feed separation between aircraft, a distance of maybe as great as 60 or 70 miles between each flight and so on.

Mr. Ellis: But at least 30.

Mr. Robertson: Yes. So it becomes a very confusing situation in the few minutes immediately following the failure. We have had those failures in the past; fortunately there have never been any collisions. There have been some close calls but there have never been any collisions.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, keeping an eye on the clock, what would be realized or what would happen if a complete communications failure was experienced?

Mr. Robertson: A communications failure is probably worse than radar because that is our vital link. If we cannot talk to the aircraft, we are helpless. This occurred in Toronto last summer as well.

Mr. Ellis: In June of 1980.

Mr. Robertson: In June of 1980 and it was reported in *Canadian Aviation* magazine shortly thereafter. The first few moments of that type of an event are just pandemonium and you hope that no aircraft collide. One of the problems we have is that our battery back-up transceivers are not adequate for emergency communication. We have been very fortunate there to date as well.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I made that point and other points throughout questioning earlier this year and the answers that I got then were unsatisfactory. As I said earlier, I could go on for two hours asking questions of Mr. Robertson. However, having made those three points, I am going to step down in favour of some of my colleagues and let them perhaps make a few brief points as well. Hopefully we can come back to this some time in the very near future.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis. Mr. Benjamin, 10 minutes.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, this whole situation on air traffic control is not new and, of course, it is getting more horrendous each year. This committee has been faced with it repeatedly. I note, which I have said

[Translation]

dire si oui ou non le système ne répond pas aux besoins opérationnels du contrôle de la circulation aérienne.

M. Robertson: Oui, il n'y répond pas.

M. Ellis: Monsieur le président, j'aimerais poser une autre question très brève, parce que je sais que mes collègues ont des questions très importantes. En 1980, il y a eu une panne de courant complète à Toronto. Pendant une période de pointe, à l'aéroport international de Toronto, qu'arriverait-il s'il se produisait une panne complète du radar, mais du radar seulement?

M. Robertson: J'hésite à employer le mot effrayant dans un sens péjoratif, mais c'est bien une supposition effrayante parce que quand il y a des appareils à 10 milles, ou même à 5 milles d'espacement sur le radar, l'opération se déroule en toute sécurité, mais si tout à coup vous perdez cette possibilité de contrôle, il faut tout d'un coup revenir à ce qu'on appelle des espacements normaux. Autrement dit, au moins 1,000 pieds verticaux d'espacement entre deux appareils et une distance de 60 ou 70 milles entre chaque vol, et ainsi de suite.

M. Ellis: Mais au moins 30.

M. Robertson: Oui. La situation devient donc très confuse dans les quelques minutes qui suivent la panne. Il y a eu de ces pannes dans le passé et heureusement, il n'y a jamais eu de collision.

M. Ellis: Monsieur le président, je n'oublie pas l'horloge. Mais que se passerait-il s'il survenait une panne complète des communications?

M. Robertson: Une panne des communications serait probablement pire qu'une panne de radar parce que c'est là notre lien vital. Si nous ne pouvons plus parler avec l'appareil, nous sommes réduits à l'impuissance. Cela est arrivé à Toronto l'été dernier.

M. Ellis: En juin 1980.

M. Robertson: Oui, en juin 1980, et il en a été question, peu de temps plus tard, dans la revue canadienne de l'aviation. Pendant les quelques premiers instants, c'est simplement une panique générale, et on espère qu'il n'y aura pas de collision. L'un des problèmes, c'est que nos émetteurs-récepteurs à batterie de secours ne sont pas suffisants pour les communications d'urgence. Nous avons eu beaucoup de chance dans ce domaine également.

M. Ellis: Monsieur le président, j'ai soulevé ce point et bien d'autres points au cours de questions que j'ai posées au cours de l'année et je n'ai jamais obtenu des réponses satisfaisantes. Comme je l'ai dit tantôt, je pourrais poser des questions à M. Robertson durant deux heures. Toutefois, j'ai maintenant posé mes trois questions et je vais céder la place à des collègues qui voudront aussi poser de brèves questions. J'espère qu'il nous sera possible de revenir là-dessus dans un avenir prochain.

Le président: Merci, monsieur Ellis. Monsieur Benjamin, vous avez 10 minutes.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Toute cette affaire du contrôle de la circulation aérienne n'a rien de nouveau et la situation empire d'une année à l'autre. La question revient sans cesse devant notre comité. Ce que j'ai dit

[*Texte*]

on many other areas of transportation when we were doing the estimates that the same mindless and reckless treatment by government and the Treasury Board re funding and adequate staffing is still going on. When it goes on in areas like air traffic control it is almost—it is criminal. It could be criminal; it is certainly reprehensible. Person-years and strength for science and professional personnel, for administrative support, and technical support are still being reduced each successive year.

Mr. Robertson, there has been a lot of transferring of controllers from small or medium sized centres to larger centres. For instance, I think there is a process of some 18 controllers', and I think the process has been completed, being transferred from Regina to Winnipeg. Is, in your view, that transferring occurring to cover staff shortages in the larger centres?

• 1155

Mr. Robertson: Those transfers are occurring because of the implementation of the Joint Enroute Terminal System. This has been in the books for several years now. If I can give you another example, they transferred I believe it was a staff of 16 or 13 from Sault Ste Marie radar to Toronto Centre when the new JETS went into operation. That has not relieved many of the staffing problems in Toronto. Winnipeg happens to be one of the few units where we are almost at an acceptable staff level, so that would not be the case there.

Mr. Benjamin: Well then, with the inadequacies of JETS, what effect, in the case of Sault Ste Marie or in the case of Regina, does that have on the adequacy of air traffic control at those kinds of centres? With the horror stories we have been getting about JETS, are the risks not being increased at these smaller centres as a result of the transferring of people to Winnipeg and Toronto?

Mr. Robertson: Well, one of the by-products, if you will, at Sault Ste Marie would be a loss of service to the users of the primary radar service. When we had the radar unit in Sault Ste Marie, the people on site were able to advise flights of severe weather and also aircraft operating in the area without a transponder, if you are familiar with the device, which means most light aircraft. What that means now is that the service is being provided from Toronto Centre. There is only service just to transponder-equipped aircraft and so as a result there are no severe weather advisories to aircraft in the vicinity of Sault Ste Marie, nor is there an advisory on unidentified aircraft that are not carrying a transponder.

In the case of Regina, the department is leaving a staff of 11 at Regina to perform the terminal control unit fonction, so there will be the similar type of service to the users of Regina that there is nowadays.

Mr. Benjamin: I would like to turn for a moment, Mr. Chairman, to the one other area I wanted to touch on, the matter of stress and working conditions and the stress and

[*Traduction*]

au sujet de bien d'autres domaines du transport, quand nous avons examiné les crédits, c'est que le gouvernement et le Conseil du Trésor continuent à traiter les questions de financement et de recrutement de façon insouciance et irréfléchie. Mais quand il s'agit de domaines comme celui du contrôle de la circulation aérienne, je dirais que c'est presque criminel. Ce pourrait être criminel et en tout cas, c'est certainement répréhensible. On continue de réduire chaque année le nombre des années-personnes et les effectifs pour le personnel scientifique et professionnel, pour le soutien administratif et pour le soutien technique.

Monsieur Robertson, beaucoup de contrôleurs sont passés de centres petits ou moyens à de grands centres. Par exemple, quelque 18 contrôleurs sont en train d'être mutés de Regina à Winnipeg. Je crois même que la mutation est terminée. A votre avis, ces mutations ont-elles pour objet de pallier des pénuries de personnel dans les grands centres?

M. Robertson: Ces mutations se produisent à cause de l'implantation du système JETS. C'était prévu depuis plusieurs années. Pour vous donner un autre exemple, je crois qu'on a muté 16 ou 13 personnes du Sault-Ste-Marie au Centre de Toronto lors de la mise en exploitation du nouveau système JETS. Cela n'a pas résolu les nombreux problèmes de recrutement de Toronto. Winnipeg, c'est l'une des rares unités où le personnel est presque à un niveau acceptable, de sorte que ce n'est pas du tout le même cas.

M. Benjamin: Mais alors, vu les lacunes du système JETS, quelles seront les conséquences de ces mutations pour le contrôle de la circulation aérienne à des centres comme Sault-Ste-Marie et Regina? Si le système a autant de lacunes qu'on nous le dit, les risques ne se trouvent-ils pas augmentés dans les petits centres par suite de ces mutations vers Winnipeg ou Toronto?

M. Robertson: L'une des conséquences, à Sault-Ste-Marie, serait une perte de services pour les utilisateurs du service de radar primaire. Quand il y avait un radar à Sault-Ste-Marie, les préposés pouvaient avertir les avions au sujet du mauvais temps et les informer aussi que d'autres avions volaient dans la même zone, des avions sans transpondeur, si vous connaissez cet appareil, ce qui signifie la plupart des petits avions. Ce que cela signifie maintenant, c'est que le service est fourni à partir du centre de Toronto. Le service ne peut être donné qu'aux avions équipés d'un transpondeur et par conséquent, on ne peut donner des informations au sujet du mauvais temps ou de la présence d'autres avions non identifiés dans la région de Sault-Ste-Marie, à des avions qui ne sont pas munis d'un transpondeur.

Dans le cas de Regina, le ministère y laisse un personnel de 11 personnes pour assumer les fonctions de contrôle sur place, de sorte que le service aux utilisateurs de Regina sera à peu près le même qu'aujourd'hui.

M. Benjamin: J'aimerais passer maintenant, monsieur le président, à l'autre question que je voulais soulever, celle du stress et des conditions de travail et du stress et de la tension

[Text]

strain on controllers. I had a life insurance executive say to me that they would rather insure the guys who paint the Lions Gate Bridge in Vancouver than insure air traffic controllers and train dispatchers.

Do you have any figures on the life expectancy, the rate of illnesses such as ulcers and heart attacks and nervous breakdowns and so forth, amongst air traffic controllers? What is the average in actual numbers of years that traffic controllers are able to stand it or survive? What is the average length of time that they serve before they go on to something else or quit or . . .

Mr. Robertson: Well, I do not have any breakdown by particular disease or condition, but the annual separation rate right now runs about 7 per cent of the workforce.

I think probably the best way to answer your question is to say: walk into almost any air traffic control unit in the country, take Toronto or Montreal or Vancouver, any of them, and I would be very surprised if you find a controller who is over the age of 45 actually controlling airplanes. There is a very simple way to test that out, and that is to walk into a unit and have a look. It is just the way it occurs in the business, that people normally do not last very much beyond that time.

Generally accepted around the world, and what seems to be the experience here in Canada as well, is if a controller starts, say, at age 20 you can expect probably that he will last 20 to 25 years in operational service.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I hope this committee will recommend in its report, or in some way or other, that this is an area of work where they should be able to retire at 50, no later than 55, at 100 per cent pension. That should be worked out, and on the matter of sufficient staff and personnel and adequate equipment, there just should not be any question about it. I hope the minister and his parliamentary secretary and the rest will raise enough hell—they will get the support of this committee—in those two areas of equipment and working conditions and pensions for air traffic controllers.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. The progress is remarkable. Mr. Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président. Monsieur Robertson, vous êtes le président du syndicat depuis combien de temps?

Mr. Robertson: Since July 1, 1979.

M. Deniger: Vous avez remplacé M. Livingstone?

Mr. Robertson: That is correct.

M. Deniger: Le film que nous avons vu tantôt, que je n'avais jamais vu, et que j'ai trouvé très intéressant, savez-vous par qui il a été réalisé, par qui il a été produit et où il serait disponible, si je voulais le montrer à mes commettants?

Mr. Robertson: It is produced by Granada Productions in England and was undertaken for the British Broadcasting

[Translation]

pour les contrôleurs. Un directeur d'une société d'assurances sur la vie m'a dit qu'il aimerait mieux assurer les peintres chargés d'entretenir le pont du Lions Gate à Vancouver plutôt que d'assurer des contrôleurs aériens ou des aiguilleurs de trains.

Avez-vous des chiffres au sujet de l'espérance de vie, du taux de maladie comme les ulcères, les crises cardiaques, les dépressions nerveuses, et le reste, chez les contrôleurs de la circulation aérienne? Pendant combien d'années, en moyenne, des contrôleurs peuvent-ils supporter leur travail et survivre? Pendant combien de temps, en moyenne, assument-ils leurs fonctions avant de passer à autre chose ou de démissionner . . .

M. Robertson: Je n'ai pas de chiffres précis selon les maladies ou les conditions de travail, mais le taux annuel de roulement se situe à environ 7 p. 100 de l'effectif.

La meilleure façon de répondre à votre question serait peut-être d'aller dans n'importe quel centre de contrôle de la circulation au pays, que ce soit à Toronto, à Montréal ou à Vancouver, dans n'importe quel centre et je serais très étonné que vous puissiez trouver un contrôleur qui a plus de 45 ans et qui fait encore du contrôle de la circulation aérienne. Il y a un moyen bien simple de le vérifier et ce serait d'aller voir dans un centre. C'est tout simplement comme cela que les choses se passent, c'est-à-dire que normalement, les gens ne dépassent pas beaucoup cet âge dans cette fonction.

A peu près dans le monde entier tout comme ici au Canada, on dit que si un contrôleur vers l'âge de 20 ans, il devrait pouvoir assumer un service opérationnel pendant 20 ou 25 ans.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'espère que votre comité recommandera, dans son rapport ou d'une autre façon, qu'il s'agit là d'un domaine de travail où l'on devrait pouvoir se retirer à 50 ans, ou à 55 ans au plus tard, avec une pleine pension. Il faut trouver un moyen d'y arriver et pour ce qui est d'un effectif suffisant et d'un équipement convenable, il ne faudrait tout simplement pas lésiner à ce sujet. J'espère que le ministre et son secrétaire parlementaire exerceront assez de pressions—ils auront tout l'appui de ce comité—dans ces deux domaines de l'équipement, des conditions de travail et des pensions pour les contrôleurs de la circulation aérienne.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Nous faisons des progrès remarquables. Monsieur Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Robertson, for how long have you been president of the Association?

M. Robertson: Depuis le 1^{er} juillet 1979.

Mr. Deniger: You replaced Mr. Livingstone?

M. Robertson: C'est exact.

Mr. Deniger: This film that we saw a while ago and that I had never seen and that I found most interesting, do you know who made it, who produced it and where it would be available if I wanted to show it to my constituents?

M. Robertson: Il est produit par Granada Productions d'Angleterre et il a été réalisé pour la British Broadcasting Corpo-

[Texte]

Corporation. If the use of the film is for a noncommercial enterprise, we have the Canadian rights to it and we can arrange that for you.

M. Deniger: Vous avez comparu devant la commission Dubin, je crois, et vous avez d'ailleurs, je pense, visionné ce film-là avec le juge. Il est évident pour nous tous, les membres du Comité, lorsqu'on entend votre témoignage et le témoignage des fonctionnaires de Transports Canada, qu'il y a évidemment contradiction. Cela saute aux yeux. J'ai bien hâte de voir le rapport Dubin pour essayer de tirer cela au clair.

Les questions que je voudrais vous poser concernent surtout les effectifs des contrôleurs, le nombre de contrôleurs. Vous avez fait état, tantôt, dans vos remarques préliminaires, qu'il y a un manque de contrôleurs, par exemple, à Montréal, de 50. Vous avez aussi dit, en réponse à une des questions qui vous étaient posées, qu'il y avait une diminution ou un taux de retraites de contrôleurs de près de 7 p. 100 par année. S'il y a un taux de retraites de 7 p. 100 par année, combien y a-t-il par contre de nouveaux contrôleurs par année?

Mr. Robertson: In the past few years it has been as low as 100 recruits per year. Starting back in the late nineteen seventies, there was the reduced staffing intake, which is reflected in the department's report that they prepared for Mr. Justice Dubin. Also, not contained in that report but not at dispute with the department and ourselves, is the success-failure rate and, approximately, for every 2.54 trainees who enter the system, one person will graduate as an IFALPA controller.

M. Deniger: Alors, si j'ai bien compris, vous dites qu'il y a 100 nouveaux contrôleurs par année. Au début de vos remarques, vous avez dit que vous étiez un syndicat qui représentait 2,200 contrôleurs. Alors, si je fais un simple calcul arithmétique, 100 sur 2,200, c'est à peu près 4 p. 100. Il y aurait 4 p. 100 de nouveaux contrôleurs et il y aurait 7 p. 100 des contrôleurs, chaque année, qui prennent leur retraite. Alors, le nombre véritable de contrôleurs diminuerait au lieu d'augmenter?

Mr. Robertson: Yes, the actual number of controllers is decreasing. The number of 2,200, approximately, includes, in addition to people who are actually responsible for the direct separation of aircraft, persons located in the Department of Transport headquarters here in Ottawa, the six regional offices of the department across the country, and the Transport Canada Training Institute at Cornwall.

M. Deniger: Comme je le soulignais, monsieur le président, à M. Arpin, le 2 avril dernier, je considère que c'est franchement un scandale que le nombre de contrôleurs n'ait pas en réalité augmenté mais ait même diminué depuis 1976. C'est tout à fait incroyable qu'il y ait à peine, par exemple au Québec, 5 à 6 contrôleurs bilingues qui sont formés, alors que chaque année, au Québec, il y a un plus grand nombre de contrôleurs qui prennent leur retraite.

Ces 5 ou 6 contrôleurs bilingues ne font que combler les postes que d'autres contrôleurs ont quitté avec le résultat net que, dans l'implantation du bilinguisme au Québec, monsieur le président, on n'avance nulle part. On recule, on fait marche arrière. Alors, j'ai imploré le ministère d'augmenter les effec-

[Traduction]

ration. Si le film doit être utilisé à des fins non commerciales, nous en détenons les droits pour le Canada et vous pouvez prendre des dispositions avec nous.

Mr. Deniger: You appeared before the Dubin Commission and I think that you had viewed this film with Justice Dubin. It is clear to all of us, the members of this committee, that when we hear your presentation and that of the officials of Transport Canada, there is a clear contradiction, that is clear to anybody. I am anxious to see the Dubin report to try to see clear through all this.

The questions I would like to ask you deal with the controllers staffing, the number of controllers. You said a while ago in your preliminary remarks that there is a shortage of 50 controllers, for instance, in Montreal. You also said, in an answer to one of the questions asked, that the annual separation rate of controllers was about 7 per cent year. If the rate of separation is 7 per cent a year, on the other hand how many new controllers are there every year?

M. Robertson: Depuis quelques années, le nombre des nouveaux a été d'aussi peu que 100 recrues par année. A partir de la fin des années 70, il y a eu une diminution du taux de recrutement et cela est illustré dans le rapport que le ministère a préparé pour le juge Dubin. Ce que le rapport ne dit pas mais qui est accepté par le ministère et par nous-mêmes, c'est le taux d'échecs et de succès, c'est-à-dire que sur 2.54 stagiaires recrutés, une seule personne sera reçue comme contrôleur qualifié.

Mr. Deniger: So, if I understand correctly, you say that there are 100 new controllers per year. At the beginning of your remarks, you said that your union was representing 2,200 controllers. So if I do a very simple calculation, 100 on 2,200, that is around 4 per cent. So there would be 4 per cent of new controllers while the rate of separation is 7 per cent per year. So the actual number of controllers would be going down rather than up?

M. Robertson: Oui, le nombre réel des contrôleurs diminue. Le nombre d'environ 2,200 comprend, outre ceux qui ont la responsabilité de contrôler les distances entre les avions, des personnes qui travaillent ici, à Ottawa, à l'administration centrale du ministère, dans les six bureaux régionaux du ministère, et à l'Institut de formation du ministère à Cornwall.

Mr. Deniger: Mr. Chairman, as I was indicating to Mr. Arpin on April 2, I consider that it is frankly scandalous that the number of controllers has not actually increased, but has even gone down since 1976. It is absolutely unbelievable that there are hardly, for instance, in Quebec, 5 or 6 bilingual controllers in training while each year in Quebec there is a greater number of controllers who retire.

Those 5 or 6 bilingual controllers only fill the positions left vacant by other controllers with the net result that as regards the implementation of bilingualism, Mr. Chairman, we are going nowhere. We are even going backwards. Therefore, I insisted with the department asking for an increase in staff. I

[Text]

tifs. J'ai vu les annonces. Apparemment! On me dit qu'on augmente les effectifs. Moi, tout ce que je sais, c'est que dans mon comté les gens qui ont fait application pour devenir contrôleurs de l'air ont tous été refusés et j'ai posé des questions à M. Dumas pour lui demander de m'expliquer pourquoi tous les gens qui ont fait application sont refusés.

Alors, monsieur Robertson, soyez assuré que lorsque vous allez plaider ici, devant ce comité, la nécessité d'avoir des contrôleurs additionnels, là-dessus en tout cas, moi, personnellement, je vais vous appuyer. C'est un non-sens qu'on ait diminué cela. C'est un non-sens parce que cela met en danger, vraiment, la sécurité des gens. C'est un non-sens parce qu'on avait une politique d'implantation du bilinguisme qui nécessite davantage de contrôleurs, et on ne l'a pas encore réalisée cette politique-là. Alors, pour ce qui est du système *JET*, je laisse cela à mon ami de Brampton-Georgetown, qui a fait les recherches là-dessus. Moi, là-dessus, je ne peux pas vous aider. Mais si vous avez besoin d'aide quant aux effectifs, vous pouvez compter sur moi.

Alors, je cède la parole à mon collègue de Brampton-Georgetown.

The Chairman: Thank you very much.

Mr. McDermid.

• 1205

Mr. McDermid: Mr. Chairman, I am going to take maybe a little different tack to start off with. I want to talk about attitude, I want to talk about the attitude between the controllers' association and the department and the minister. Back on Tuesday, March 31, 1981, I was asking the minister some questions; I started off on air traffic control because I have a large number of air traffic controllers in my constituency. I spend some time at Toronto Centre and the tower to see what goes on over there, and there are some great concerns that are being relayed to me. I wanted to get to the bottom of them, so I started to ask the minister some questions. Some of his comments bothered me. He said that you were habitual complainers, that he knew that every morning when he came into the office he would have to worry about the air traffic control system—and well he should, I might add. He says:

They are very, very "protesting group". They seem to invoke every event to justify making problems.

He goes on to say:

Can they be accommodated? I doubt it . . .

He said that:

They complain about everything: hours of work, quality of equipment, psychology of their managers, everything.

What kind of relationship do you have with the minister right now? And is this type of attitude from the minister causing serious, good, solid discussions between your association and the minister?

The Chairman: Mr. Robertson.

[Translation]

saw the posters. Apparently! I am told that the staff is being increased. All I know is that in my riding, those who made an application to become air controllers were all turned down and I put questions to Mr. Dumas, asking him to explain to me why all those applicants were refused.

So, Mr. Robertson, you may be assured that when you plead here before this committee the need to have more controllers, you can count that I personally will support you. It is a nonsense that the manpower has gone down. It is a nonsense because it actually affects the security of people. It is a nonsense because we had a policy of bilingualism implantation which required more controllers and that policy has not been carried out. So as far as the *JETS* system is concerned, I leave that to my friend from Brampton-Georgetown who has made research on it. On that point, I cannot be of any assistance, but if you need help as far as manpower is concerned, you can count on me.

I am therefore stepping down in favour of my colleague from Brampton-Georgetown.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur McDermid.

M. McDermid: Pour commencer, monsieur le président, je vais aborder la question sous un angle peut-être un peu différent. Je veux parler d'attitudes, c'est-à-dire des attitudes entre l'Association des contrôleurs, le ministère et le ministre. Le mardi 31 mars 1981, j'ai posé certaines questions au ministre. J'ai commencé par des questions au sujet du contrôle de la circulation aérienne parce qu'il y a beaucoup de contrôleurs aériens dans ma circonscription. Je vais souvent au centre de Toronto et dans la tour pour voir ce qui s'y passe. J'y ai recueilli l'expression de profondes préoccupations. Voulant aller au fond des choses, j'ai posé certaines questions au ministre. Certaines de ses réponses m'ont inquiété. Il a dit que vous étiez de perpétuels mécontents, et qu'il savait qu'en arrivant au bureau chaque matin, il aurait à s'inquiéter du système de contrôle de la circulation aérienne. Et j'ajouterais que c'est précisément ce qu'il doit faire. Il a dit:

Ils constituent un groupe très contestataire. Ils semblent saisir chaque occasions pour se justifier de créer des problèmes.

Il ajoute ensuite:

Pourrait-on les contenter? J'en doute . . .

Il dit aussi:

Ils se plaignent de tout: Les heures de travail, la qualité du matériel, la psychologie de leurs gestionnaires, tout.

Quelle sorte de rapport avez-vous avec le ministre en ce moment? Et une telle attitude du ministre est-elle de nature à favoriser de bonnes, de sérieuses et de solides discussions entre votre Association et le ministre?

Le président: Monsieur Robertson.

[Texte]

Mr. Robertson: Your question is very timely, in a way. I read the same comments with a great deal of dismay. If I may, I do not wish to belabour the committee with what may seem a small point, but maybe it is indicative. The two gentlemen who are accompanying me today are also operational controllers—Mr. Tilroe in Edmonton and Mr. Fisher in Winnipeg. We have a provision in our collective agreement which says that at any meeting of the federal government where we have been invited to appear, time off duty is provided for the purpose of the appearance. Yet, when I contacted the departmental officials last week to arrange for this time off, we were told in no uncertain terms that neither Mr. Tilroe nor Mr. Fisher would be given time off duty to travel down here last night, they had to do so on their own time. That is just a complete break with what has been a very co-operative tradition in the past; they have been gracious enough to give them the actual time to be here at the hearing today, but allowed no time for the travel—which is rather ridiculous, I think. Unfortunately, the relations between ourselves and the minister are not at a very good level.

Mr. McDermid: On the same subject, the attitude of the department toward CATCA, during the hearings by the Public Service Staff Relations Board, which rejected the Treasury Board's back-door attempt to try to make controllers an essential service, it was discovered that there was a memo from MOT officials saying that if you designated all controllers essential this would seriously impair and jeopardize air safety. Our transportation critic—who apologizes, by the way, for not being able to be here, but he is out of the country on government business—Mr. Mazankowski, asked the minister if this was a fact, if this was the way they felt. The minister answered, and I quote:

It would be because the union people would be angry, not because the system would be inadequate.

What is CATCA's opinion of those remarks?

Mr. Robertson: I think we have to look at where the report came from. The report was a secret document prepared by the minister's own officials, and contained their assessment of what would happen if controllers were singled out as the object lesson group for the public service, which is, I believe, what was intended in attempting to designate the entire controller workforce and take away their collective bargaining rights through the back door, as you have noted. I think Mr. Pepin's officials probably detected that they were going to have a very angry group of employees on their hands and in reporting that they said: "Look, if you do this you are going to add another log to the fire. This is going to distract people from their primary function which is to control aircraft. When a person's mind becomes overloaded with so many issues then he can become forgetful or there can be unsafe consequences. We do not think this is going to help the state of mental health of the air traffic controllers."

[Traduction]

M. Robertson: Votre question arrive juste à point, en un certain sens. Moi aussi, j'ai lu ces observations et j'ai été choqué. Je ne voudrais pas ennuyer le comité avec ce qui peut sembler une petite chose, mais si vous le permettez, je dirai que c'est peut-être symptomatique. Les deux messieurs qui m'accompagnent aujourd'hui sont aussi des contrôleurs en fonction, M. Tilroe à Edmonton et M. Fisher à Winnipeg. Une disposition de notre convention collective dit que si nous sommes invités à participer à une réunion avec le gouvernement fédéral, un congé est accordé à celui qui doit participer à cette réunion. Pourtant, quand j'ai communiqué avec les fonctionnaires du ministère la semaine dernière afin d'organiser ces congés, on m'a répondu de façon non équivoque que ni M. Tilroe ni M. Fisher n'obtiendraient un congé pour faire le voyage ici hier soir. Ils ont donc dû voyager sur leur propre temps. Cela s'écarte complètement de ce qui a été une tradition de grande coopération dans le passé. On a eu la bonté de leur accorder la journée d'aujourd'hui pour comparaître ici, mais on ne leur a pas donné congé pour le temps du voyage, ce qui me semble plutôt ridicule. Malheureusement, les relations entre nous et le ministre ne sont pas à un très bon niveau.

M. McDermid: Encore sur ce même sujet de l'attitude du ministère à l'endroit de l'ACCCA, pendant les audiences de la Commission des relations de travail dans la Fonction publique qui a rejeté le moyen détourné employé par le Conseil du Trésor pour essayer de faire des contrôleurs un service essentiel, on a découvert qu'il existait une note de service émanant de fonctionnaires du ministère et disant que si l'on désignait tous les contrôleurs comme étant essentiels, cela mettrait sérieusement en danger la sécurité aérienne. Notre critique en matière de transport—qui, soit dit en passant, s'excuse de n'être pas ici parce qu'il est à l'étranger par affaire pour le gouvernement—M. Mazankowski, a demandé au ministre si c'était vrai, si c'était bien ce que pensaient les fonctionnaires. Le ministre a répondu et je cite:

Ce serait parce que les gens du syndicat seraient en colère, non pas parce que le système ne serait pas bon.

Quelle est l'opinion de l'ACCCA au sujet de ces observations?

M. Robertson: Il faudrait se demander d'où venait le rapport. Or, ce rapport était un document secret préparé par les propres fonctionnaires du ministre et il contenait leur évaluation de ce qui arriverait si les contrôleurs devaient faire l'objet d'un groupe cible pour toute la Fonction publique. C'est, sauf erreur, ce que l'on visait en essayant de désigner tout le corps des contrôleurs aériens pour leur supprimer leur droit à la négociation collective par des moyens détournés, comme vous l'avez dit. J'imagine que les fonctionnaires de M. Pepin ont probablement pressenti qu'ils auraient là un groupe d'employés en colère et dans leur rapport, ils ont dit que si l'on faisait cela, on se trouverait à jeter de l'huile sur le feu. Ce serait une façon de détourner les gens de leur premier devoir qui est de contrôler la circulation aérienne. Quand l'esprit d'une personne est surchargée de tant de problèmes, elle peut oublier des choses et il peut s'ensuivre des conséquences désastreuses. Nous ne pensons pas que cela pourrait contribuer à favoriser la santé mentale des contrôleurs de la circulation aérienne.

[Text]

• 1210

In those terms, I would have to agree with the Minister's officials, that I find it totally despicable that there has been a deterioration in the employer-employee relations, because it is going to creep into the actual work itself and create an unsafe situation.

Mr. McDermid: I have one final question, Mr. Chairman.

You said after the decision was made, the tactic of trying to designate aircraft controllers as essential services, and I think I am being accurate here:

The government has learned a lesson that if it wants to change the right to strike, it should introduce legislation in Parliament instead of using backdoor tactics.

I think we all agree that that was a backdoor tactic; I do not think anybody can disagree with that. However, if Parliament did take away the right to strike from controllers, if it were introduced in the House, would CATCA honorably abide by the legislation? I think I gather from your statement that you would.

Mr. Robertson: I would like to say that any arbitrary action I think would be met with resistance. But I do stand behind my words. I think if the government wants to do that it should go to Parliament and address the issue squarely where it can be debated and fully worked out.

If that is to be the case—and you did read me correctly—that if proper judicial process or proper legislative process does take place, then there has to be alternatives put in place which are viable to all parties. I do not wish to really get into the subject because I think collective bargaining is for another forum and not for this room, but I would like to say that we do have proposals on the bargaining table at this time which we think would go a long way to satisfying the requirements of both parties and that would obviate the need for the present collective bargaining legislation as we see it.

Yes, I think there are alternatives that can be explored but I think they should be done in the proper forum.

Mr. McDermid: Mr. Chairman, my 10 minutes are up. I just want to make one comment.

The Chairman: You have another minute.

Mr. McDermid: I will just make one comment. I do not want to go on to another subject because I do not have time to cover it. I would just like to say to CATCA that I look at this as a very serious situation. I have a number of very good friends who work with air traffic control. As a matter of fact, I was one day away from becoming an air traffic controller myself and I am very happy I did not quite make it. To be quite honest with you, I do not envy them their job at all. We treat it as very serious.

I would like to say, however, that that was a rotten trick to show that film to us this morning. I am about to climb aboard a plane to go to Edmonton and my friend, Mr. Forrestall, leaves for Europe very shortly and I believe, he will be crossing through the airspace that was mentioned in the film this

[Translation]

A cet égard, je dois plutôt me déclarer d'accord avec les fonctionnaires du ministre, car je trouve tout à fait déplorable qu'il y ait cette détérioration des rapports employeur-employés, cela ne pouvant que nuire à l'exécution même du travail et créer une situation d'insécurité.

Mr. McDermid: J'aurais une dernière question, monsieur le président.

Vous avez dit que la décision avait été prise, je parle ici de la tactique d'essayer de désigner les contrôleurs aériens comme service essentiel et je crois respecter la vérité ici:

Le gouvernement a appris une leçon: S'il veut changer le droit de grève, il devrait présenter un projet de loi au Parlement au lieu d'utiliser des moyens détournés.

Nous devons tous reconnaître que c'était une tactique détournée. Personne, j'imagine, ne pourrait le contredire. Toutefois, si le Parlement retirait le droit de grève aux contrôleurs, si un projet de loi était présenté à la Chambre, est-ce que l'ACCCA obéirait honorairement à la loi? Je crois comprendre, d'après vos observations, que l'on s'y plierait.

Mr. Robertson: J'aimerais dire que toute action arbitraire se heurterait à une résistance. Mais je sais respecter ma parole. Si le gouvernement veut faire cela, il devrait s'adresser au Parlement et s'attaquer directement au problème où l'on pourrait l'examiner à fond et rechercher une solution.

Si cela se produit—et je vois que vous m'avez bien compris—s'il y a un processus judiciaire ou législatif approprié, alors il faudra mettre en place des solutions nouvelles qui soient viables et acceptables par toutes les parties. Je ne voudrais pas m'embarquer dans le sujet de la négociation collective qui doit se passer ailleurs que dans cette salle, mais j'aimerais dire que nous avons en ce moment, sur la table des négociations, certaines propositions qui, à notre avis, contribueraient beaucoup à satisfaire les exigences des deux parties et qui feraient disparaître le besoin d'adopter une loi concernant les présentes négociations collectives.

Oui, je pense qu'il y a d'autres solutions à explorer, mais cela devrait se faire dans un autre forum.

Mr. McDermid: Monsieur le président, mes 10 minutes sont terminées, mais j'aimerais faire une seule observation.

Le président: Il vous reste une minute.

Mr. McDermid: Un commentaire seulement. Je ne voudrais pas aborder un autre sujet, car je n'aurais pas le temps de le discuter. Je voudrais seulement dire à l'ACCCA qu'à mon avis, il s'agit d'une situation très grave. J'ai un certain nombre de très bons amis qui travaillent au contrôle de la circulation aérienne. De fait, j'ai raté par une seule journée de devenir moi-même contrôleur et je suis heureux de n'avoir pas tout à fait réussi. Pour être bien franc, je n'envie pas du tout leur emploi. Nous considérons que c'est très sérieux.

Je dois dire cependant que vous nous avez joué un sale tour en nous montrant ce film ce matin. Je m'appête à prendre un avion pour Edmonton et mon ami, M. Forrestall, part pour l'Europe sous peu et je crois qu'il traversera l'espace aérien

[Texte]

morning. So we are a little shaky now; we are not sure we are going.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, if I can impinge on my colleague's time, I am one of those blips that appear frequently on various screens across Ontario.

Mr. McDermid: I have never heard you described as a blip.

Mr. Ellis: I do not like it any better than they do.

The Chairman: I am having a bit of a problem here.

Mr. Forrestall: I would like to make a brief intervention.

The Chairman: Yes, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I appreciate Mr. Ellis' comment and I must say to you that as a member of the Military Committee of the North Atlantic Assembly touring the southern flank of NATO, while returning from Greece and Turkey I passed through the identical spot where this accident occurred—an hour and a half after it occurred. I would just leave with the committee a very clear impression of terror because there was nobody functioning in that traffic control centre for two or three hours after the accident with any level of efficiency acceptable to minimum standards of safe passage of aircraft.

• 1215

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. Skelly, were you raising a point?

Mr. Skelly: No. I would like to know if you have any more space on your list.

The Chairman: I have Mr. McKenzie down next. We have 15 minutes left, but I wanted a minute at the end to discuss in more detail the scheduling of an additional meeting and I would hope that we would have time to do that while our witnesses are here, so that we can get an agreeable date for members of the committee and for the witnesses.

Mr. Benjamin: We could go an extra five or ten minutes.

The Chairman: Yes, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, just on the point of order that you raised. I think we should certainly consider the slot if it is available. But above and beyond that, I would suggest to the committee that there have been very serious discrepancies with respect to some evidence presented to this committee. In part, perhaps we would be wise in the investigative aspect of our work, which is to follow after the passage of the estimates, to have a much closer look at whether or not the right choices have been made, whether the right priorities are being attached with respect to systems, stopping and so on.

Perhaps the most useful way for us to do this in the investigative aspect of our work—and now I am, in a sense, pleading with the parliamentary secretary, through you, Mr. Chairman—is to have the Dubin Report referred to us—if not the report itself then at least the subject matter of the report—so that we might join the investigative aspect of the standing committee's work and have an opportunity to look at, in some

[Traduction]

dont on a parlé dans le film de ce matin. Nous avons donc un peu la trouille et nous ne sommes plus certains de partir.

M. Ellis: Monsieur le président, si vous me permettez d'empiéter un peu sur le temps de mon collègue, je vous dirai que je suis l'un de ces blips qui apparaissent fréquemment sur divers écrans en Ontario.

M. McDermid: Je n'ai jamais entendu personne dire de vous que vous étiez un blip.

M. Ellis: Je n'aime pas ça mieux qu'eux, pas du tout.

Le président: J'ai un petit problème ici.

M. Forrestall: J'aimerais faire une petite intervention.

Le président: Oui, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: J'ai bien aimé l'observation de M. Ellis et je dois vous dire qu'à titre de membre du comité militaire de l'Assemblée de l'Atlantique Nord, j'ai visité le flanc sud de l'OTAN et sur le chemin du retour de la Grèce et de la Turquie, j'ai traversé le lieu précis de l'accident une heure et demie plus tard. Je voudrais exprimer ici une très nette impression de terreur parce que dans ce centre de contrôle, personne, durant deux ou trois heures après l'accident, personne ne fonctionnait à un niveau d'efficacité acceptable selon les normes minimales pour assurer le passage d'un avion.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

Monsieur Skelly, vouliez-vous poser une question?

M. Skelly: Non. Je voudrais savoir s'il y a encore de la place sur votre liste.

Le président: Le prochain, c'est M. McKenzie. Il nous reste 15 minutes, mais je voulais garder une minute, à la fin, pour parler en détail de l'organisation d'une séance supplémentaire et j'espère que nous aurons le temps de le faire pendant que nos témoins sont ici afin que nous puissions fixer une date qui convienne aux membres du comité et aux témoins.

M. Benjamin: Nous pourrions siéger pendant 5 ou 10 minutes de temps supplémentaire.

Le président: Oui, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'aimerais dire un mot au sujet de cette question d'organisation. Si nous avons un moment de disponibilité, nous devrions c'est certain essayer de nous organiser. Mais par-dessus tout cela, j'aimerais dire au comité que j'ai vu de très graves inexactitudes dans certains des témoignages qui nous ont été présentés. De fait, il serait peut-être sage, au moment où nous aurons à faire des examens, c'est-à-dire après l'adoption des crédits, d'examiner les choses de bien plus près pour voir si les bons choix ont été faits et si les bonnes priorités sont accordées par rapport au système, aux arrêts, et le reste.

La meilleure façon de procéder dans nos enquêtes, ce serait peut-être—par votre entremise, je m'adresse ici au secrétaire parlementaire—de nous faire envoyer le rapport Dubin, et sinon le rapport lui-même, du moins l'objet du rapport, afin que nous ajoutions un travail d'enquête aux travaux ordinaires du comité permanent et que nous ayions ainsi l'occasion d'examiner en profondeur les recommandations du juge Dubin.

[Text]

depth, the recommendations of Mr. Justice Dubin. At the same time we could clarify what seem to be glaring discrepancies in the evidence of the air administrator and of CATCA.

The Chairman: I am glad you raised that point, Mr. Forrestall, because I, too, am concerned about the discrepancies in evidence and I think that makes the committee's work more difficult rather than facilitating our work. I think we have to try to clear up those discrepancies. So, I will certainly be looking at ways and means of doing that.

Mr. Forrestall: Thank you.

The Chairman: Mr. McKenzie, ten minutes, please.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. chairman.

I certainly agree with Mr. Forrestall that we should have a look at the Dubin report in committee. Also, the president of the Treasury Board and the minister have announced that Hayes Associates have been chosen to carry out a study, with the participation of CATCA to develop a basis to determine appropriate compensation levels for air traffic controllers, et cetera and the study is expected to be completed by the end of August. Are you directly involved with that, Mr. Robertson?

Mr. Robertson: Yes, I am.

Mr. McKenzie: How is that progressing?

Mr. Robertson: Presently the study is on time and I would expect the results of it would be delivered on time.

Mr. McKenzie: I see. I will be looking forward to seeing that, too.

You mentioned that your relations with the minister are not on a very good level. I notice that any time he counters anything that you people come up with, you come up with documented evidence and some pretty clear-cut statements. He just counters with general statements that you are just a bunch of troublemakers. I do not think that is helping the situation at all—a minister of the Crown making the kind of statements he is making. If we carry on at that level you will never get anything settled.

How are your relations with Mr. Walter McLeish? Do you work with him on a regular basis? Are you finding that he is part of the problem, or is he carrying out your requests and negotiating with you properly? When he goes back to the minister, is that where the trouble is, or is part of your problem with Mr. McLeish?

• 1220

Mr. Robertson: I would like to go back, if I may, to the first part of your statement and say that the characteristics as complainers and character assassination in response to the facts that we brought forward are quite disturbing to us, but I think they indicate the truth in our statements and the lack of formal rebuttal that is available.

It should be noted, I think, that we have been critics for a great number of years—that goes without saying—but nothing has been done. I can assure the members of this committee and any minister, either in office or who comes into office in

[Translation]

En même temps, nous pourrions tirer au clair ce qui a l'air d'inexactitudes évidentes dans les témoignages de l'administrateur de l'air et de l'ACCCA.

Le président: Je suis heureux que vous souleviez ce point, monsieur Forrestall, car moi aussi je me préoccupe des inexactitudes contenues dans les témoignages et à mon avis, cela rend notre travail plus difficile au lieu de le faciliter. Il nous faut essayer de tirer ces inexactitudes au clair. J'essaierai donc de trouver des moyens d'y parvenir.

M. Forrestall: Merci.

Le président: Monsieur McKenzie, vous avez 10 minutes.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président.

Je suis tout à fait d'accord avec M. Forrestall quand il dit que nous devrions étudier ici le rapport Dubin. En outre, le président du Conseil du Trésor et le ministre ont annoncé que la société Hayes Associates a été désignée pour mener une étude, avec la participation de l'ACCCA, en vue d'établir une base servant à déterminer les niveaux appropriés de compensation pour les contrôleurs de la circulation aérienne, ainsi que d'autres questions. Et cette étude devrait être terminée à la fin du mois d'août. Êtes-vous directement mêlé à cette étude, monsieur Robertson?

M. Robertson: Oui.

M. McKenzie: Comment se déroule cette étude?

M. Robertson: L'étude suit exactement son cours et je pense que les résultats seront connus à la date prévue.

M. McKenzie: Je vois. J'ai bien hâte de voir ces résultats, moi aussi.

Vous avez dit que vos relations avec le ministre n'étaient pas à un très bon niveau. Je vois que chaque fois qu'il rejette l'une de vos propositions vous présentez ensuite des documents très étoffés et des déclarations très claires. Ses oppositions se manifestent par des déclarations générales disant, par exemple, que vous êtes un groupe d'agitateurs. A mon avis, il n'aide pas à régler la situation, le ministre de la Couronne qui fait ce genre de déclaration. Si la discussion se poursuit à ce niveau, vous n'arriverez jamais à aucune solution.

Comment sont vos rapports avec M. Walter McLeish? Travaillez-vous avec lui de façon régulière? Croyez-vous qu'il soit une partie du problème ou s'occupe-t-il d'examiner vos demandes et de bien négocier avec vous? Quand il transmet le dossier au ministre, est-ce là que la situation se détériore ou votre problème est-il en partie au niveau de M. McLeish?

M. Robertson: Pour revenir à ce que vous avez dit au début de votre intervention, je dirai que le fait de nous faire traiter de mécontents et de bien pire encore en réponse à certains faits que nous avons exposés, cela est troublant pour nous, mais d'un autre côté, cela démontre que nos affirmations étaient vraies et qu'il n'existe aucune réfutation officielle possible.

Il convient de signaler que nous critiquons depuis un grand nombre d'années, cela va sans dire, mais qu'il ne s'est rien fait. Je puis assurer aux membres de ce comité et à tout ministre, qu'il soit en fonction aujourd'hui ou qu'il le devienne plus tard,

[Texte]

the future, that as long as that type of activity continues we will continue to be critics of the system.

In response to your question about Mr. McLeish, I have not personally had any dealings with Mr. McLeish since October of last year. My dealings have been with the Director of Air Traffic Services, Mr. Proulx.

Mr. McKenzie: Whom does he report to?

Mr. Robertson: He reports to Mr. Arpin.

Mr. McKenzie: Is Mr. McLeish not involved in this in any way at all?

Mr. Robertson: I am sure Mr. McLeish is but I have not had any direct contact with him since October.

Mr. McKenzie: Is either of those gentlemen under his supervision?

Mr. Robertson: Both Mr. Arpin and Mr. Proulx are under Mr. McLeish's direction.

Mr. McKenzie: I find it strange that you have not had contact with Mr. McLeish. Have you tried to meet with Mr. McLeish? Do you not think you should be meeting with the top man, the air administrator, with the type of problems that you are having, or has he refused to meet with you?

Mr. Robertson: No. I hate to draw another issue into it, Mr. McKenzie, but I had a very unpleasant experience with Mr. McLeish in October of last year, and until such time as that is resolved, I feel I can no longer accept Mr. McLeish's word on anything.

Mr. McKenzie: Is that something you can explain to the committee?

Mr. Robertson: I would prefer not to since we are still attempting to resolve the matter.

Mr. McKenzie: I see. I am glad you are going to be coming back again, but I would just like to find out your feelings on the Donald Kelso case because his problems are far from being solved. They are giving him a really rough time right now, from the information I have, on where he is going to work and so forth.

One of the problems is that there is just a person in lower management level who is negotiating with him who cannot make any firm decision. I think, in this particular case that has been going on for over five years now, that there should be somebody of authority dealing with Mr. Kelso.

I thought that perhaps you people should be sitting in with Mr. Kelso to get this problem solved once and for all as to whether he can stay at Dorval or he can be properly compensated. I understand he is going to take the government to court again; he is going to sue them because they are not properly compensating him for all his expenses over the five years.

Could you fill me in on this, how you feel about this, how it is being handled? Is there any way you could help, or is there any way we could help to get a satisfactory conclusion? We received a lot of platitudes from the minister in committee here but none of them are working out at all. They are giving

[Traduction]

que tant que ce genre d'activité se poursuivra, nous continuerons à critiquer le système.

En réponse à votre question au sujet de M. McLeish, je n'ai eu aucun rapport personnel avec lui depuis le mois d'octobre de l'année dernière. J'ai fait affaire avec le directeur des services du trafic aérien, M. Proulx.

M. McKenzie: De qui relève-t-il?

M. Robertson: Il relève de M. Arpin.

M. McKenzie: M. McLeish n'est-il pas du tout impliqué?

M. Robertson: Il l'est, j'en suis sûr, mais je n'ai eu aucun contact personnel avec lui depuis octobre.

M. McKenzie: Ces deux messieurs se trouvent-ils sous sa surveillance?

M. Robertson: Mr. Arpin et M. Proulx sont tous les deux sous la direction de M. McLeish.

M. McKenzie: Il me semble étrange que vous n'ayiez eu aucun contact avec M. McLeish. Avez-vous essayé de le rencontrer? Ne pensez-vous pas que vous devriez vous adresser au niveau le plus élevé, à l'administrateur de l'air, pour présenter des problèmes comme les vôtres? Ou a-t-il refusé de vous recevoir?

M. Robertson: Non. J'aurais mieux aimé ne pas aborder maintenant un autre aspect de tout le problème, monsieur McKenzie, mais j'ai eu une expérience très déplaisante avec M. McLeish en octobre dernier, et tant que ce problème n'aura pas été résolu, j'estime que je ne pourrai plus accepter la parole de M. McLeish.

M. McKenzie: S'agit-il d'une chose que vous pouvez expliquer au comité?

M. Robertson: J'aimerais mieux pas, vu que nous essayons toujours de régler le problème.

M. McKenzie: Je vois. Je suis heureux de savoir que vous viendrez témoigner de nouveau, mais j'aimerais connaître vos sentiments au sujet du cas de Donald Kelso, car ses problèmes sont loin d'être résolus. D'après ce que je sais, on le traite sans ménagement en ce moment pour ce qui est de ses lieux de travail, et le reste.

L'un des problèmes, c'est qu'il y a une personne, au niveau inférieur de gestion avec laquelle il négocie et qui ne peut prendre aucune décision ferme. Il me semble que dans cette affaire qui dure depuis plus de cinq ans, quelqu'un en autorité devrait s'occuper de M. Kelso.

J'ai pensé que votre Association devrait peut-être assister M. Kelso pour l'aider à régler son problème une fois pour toutes afin qu'il soit établi s'il peut demeurer à Dorval ou recevoir une compensation convenable. On me dit qu'il poursuivra de nouveau le gouvernement en justice. Il poursuit de nouveau parce qu'il n'a pas reçu une juste compensation pour toutes ses dépenses des cinq dernières années.

Pourriez-vous me faire part de vos sentiments à ce sujet et me dire comment, selon vous, il est traité? Y a-t-il un moyen pour vous de lui venir en aide, ou y a-t-il un moyen pour nous d'aider à trouver une conclusion satisfaisante? Nous avons reçu toutes sortes de platitudes du ministre en comité, mais

[Text]

him a very rough time in the negotiations right now and I wonder if you could comment on that.

Mr. Robertson: As a matter of fact, Mr. Kelso was due to report to the Montreal centre this morning. We have been representing Mr. Kelso throughout the entire episode. A representative of the association is accompanying him this morning and we will find out what the position is going to be. You are quite correct in that they have denied him any compensation for five years of damage, and so corrective action will be sought through the various channels we have open to us in that area.

It appears that there may be an attempt to frustrate his return to the centre, but that will be confirmed this morning. As I say, he is due to report for duty and we will know the situation later today, I imagine.

Mr. McKenzie: Okay, that is fine. Thank you very much. That is all I have, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie.

I would like then, at this point, to deal with the possibility of a future meeting. I gave you two possibilities a few minutes ago: May 21 at 8.00 p.m., May 26 at 9.45 a.m., or 3.30 p.m. when, apparently, it is not possible for our witnesses to return. There is also the possibility of Wednesday, May 27, at 3.30 p.m. and Thursday, May 28.

• 1225

Mr. Robertson: I am sorry. I did not understand that May 26 at 3.30 p.m. was not . . .

The Chairman: Maybe I did not say 3.30 p.m. I think I just said 9.45 a.m.—3.30 p.m., on Tuesday, is available.

Mr. Robertson: Yes, 3.30 p.m. on May 26 would be possible also, but any date after that I will be unable to meet, for about 10 days, because our convention starts in Halifax.

The Chairman: And that puts us outside our reference although a suggestion has been made that . . .

Mr. Ellis: That was my point a moment ago, Mr. Chairman. The fact that we are outside our reference frankly . . . I think it would make more sense if we can get a special reference, as Mr. Forrestall has suggested, to start dealing with this matter. It would seem to me to make more sense because if we are going to have a meeting squeezed in this reference, frankly, is just not good enough. I could spend two hours questioning without any difficulty at all and I am sure some of the others would do exactly the same thing. If we can go beyond our reference and get a special reference to deal with this it would seem to me to make more sense.

The Chairman: For your information, Mr. Ellis, we have drafted a general reference which has not been dealt with in the House yet. I have asked the Government House Leader to discuss it with the other House Leaders and I will check with him again, today, to see what progress is being made on that

[Translation]

aucune ne donne des résultats. On le traite sans aucun ménagement dans les négociations en cours et je me demande si vous pourriez nous faire connaître vos commentaires.

M. Robertson: De fait, M. Kelso devait se présenter au centre de Montréal ce matin. Nous avons représenté M. Kelso tout au long de cet épisode. Un représentant de notre Association l'accompagne ce matin et nous verrons ensuite où en sont les choses. Vous avez raison de dire qu'on ne lui a accordé aucune compensation pour les dommages subis au cours des cinq années, et c'est pourquoi nous devons essayer par tous les moyens à notre disposition de faire rectifier la situation.

Il se pourrait que l'on tente de l'embêter au moment de son retour au centre, mais c'est une chose qui sera confirmée ce matin. Comme je l'ai dit, il devait se présenter au travail et j'imagine que nous saurons au cours de la journée quelle est la situation.

M. McKenzie: C'est très bien. Merci beaucoup. Je n'ai pas d'autre question, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McKenzie.

Je voudrais maintenant examiner la possibilité de tenir une autre séance. J'ai parlé tout à l'heure de deux possibilités, le 21 mai à 8 heures du soir, ou le 26 mai à 9 h 45 ou à 15 h 30, mais il semble que ce jour-là, nos témoins ne pourront pas revenir. Il y a aussi une autre possibilité, le mercredi 27 mai à 15 h 30 et le jeudi 28 mai.

M. Robertson: Je n'ai pas compris que le 26 mai à 15 h 30 n'était pas . . .

Le président: Je n'avais peut-être pas dit 15 h 30. Je pense que j'ai dit seulement 9 h 45. En fait, ce serait possible le mardi à 15 h 30.

M. Robertson: Oui, à 15 h 30, le 26 mai, ce serait aussi possible, mais à toute date ultérieure, je ne pourrais revenir avant une dizaine de jours, parce que notre congrès commence à Halifax.

Le président: Et cela déborde notre ordre de renvoi, même s'il a été proposé que . . .

M. Ellis: C'est ce que je voulais dire tout à l'heure, monsieur le président. Peu importe que nous débordions notre ordre de renvoi, et je pense qu'il serait plus logique d'obtenir un mandat spécial, comme M. Forrestall l'a proposé, pour commencer l'étude de cette question. A mon avis, ce serait plus logique, parce qu'il ne serait pas suffisant d'essayer de coincer une séance avant la fin du présent ordre de renvoi. Je pourrais passer facilement deux heures à poser des questions et je suis sûr que d'autres membres pourraient faire exactement la même chose. Si nous pouvions déborder notre présent mandat et obtenir un mandat spécial pour étudier cette question, il me semble que ce serait plus logique.

Le président: Pour votre information, monsieur Ellis, nous avons rédigé un mandat général qui n'a pas encore été étudié par la Chambre. J'ai demandé au leader du gouvernement à la Chambre d'en parler aux leaders des autres partis et je vérifierai de nouveau avec lui aujourd'hui pour voir où en sont les

[Texte]

but you know that it is not within the power of the chair to change the rules of the House. If it were, they would have been changed a long time ago. What I want to try to determine, here, today, is whether the committee wants either to wait pending the possibility of having a broader term of reference under which we could recall the witnesses or to take one of these days that are available before the end of May. Mr. Skelly.

Mr. Skelly: Mr. Chairman, just for the purpose of covering the full turf, some of the members, here, indicate that they have got a substantial number of questions to ask. I would suggest that we deal with a meeting, fairly soon, to kind of define the territory that we are going to be looking at and, certainly, this question is serious enough that I think we could spend some considerable time looking at it. The reasons have been outlined but one of the points that concerned me is that there is a lot of preliminary material round the table that we would like to explore with Mr. Robertson and his committee.

One of them is maybe establishing, quite clearly, the priorities and the extent of the questions that they have got so some of us can maybe grab some of the areas that we are not too familiar with and begin doing some research on them. I would opt for a meeting, as soon as possible, to try to clear up some of the questions and then look at further meetings as you get your reference.

The Chairman: Mr. Forrestall and, then, Mr. Benjamin.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, as I had indicated earlier, it occurs to me that the . . . I use the term "serious differences" in the evidence that is in front of us. I think perhaps it is almost grievously serious. I think we should take advantage, prior to the automatic passage of estimates, either Wednesday, May 27, or Thursday morning, May 28, to allow at least the completion of first round of questioning of CATCA.

The Chairman: I am sorry, Mr. Forrestall. Mr. Robertson cannot be here after May 26. It would have to be either May 21 or May 26.

Mr. Forrestall: I am sorry. My apologies to the witness, Mr. Chairman. Then, May 26, if that is not inconvenient to Mr. Robertson.

The Chairman: Well, that seems to . . .

Mr. Forrestall: And indeed part of the purpose of this is to further explore the . . . Excuse me, Mr. Chairman. Oh, well then, Mr. Chairman, we have a serious conflict because . . .

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, what about . . .

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Forrestall: However, that does not . . .

The Chairman: I know it is only one aspect of the question. Thank you. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, maybe we should just try for Thursday evening, May 21, for another session with CATCA and then also try for a reference to the Dubin Commission later on in the year, in which we undoubtedly can hear from them again. I appreciate the difficulties that several of our

[Traduction]

choses, mais vous savez que le président n'a pas vraiment le pouvoir de modifier les règles de la Chambre. Si c'était possible, elles auraient été changées depuis longtemps. Ce que je veux essayer de déterminer, pour l'instant, c'est si notre comité veut attendre, de voir s'il serait possible d'obtenir un mandat plus large nous permettant de convoquer de nouveau les témoins ou s'il veut prendre l'un des jours qui sont disponibles avant la fin de mai. Monsieur Skelly.

M. Skelly: Monsieur le président, je voudrais juste essayer de m'assurer que nous couvrons tout le domaine. Certains députés nous laissent entendre qu'ils ont beaucoup de questions à poser. Je pense que nous devrions peut-être consacrer une séance très prochaine pour essayer de définir le terrain que nous voulons couvrir et cette question est assez grave que nous devrions y consacrer beaucoup de temps. Les raisons ont été évoquées, mais l'un des points qui me préoccupent, c'est qu'il y a beaucoup de documentation préliminaire que nous aimerions examiner avec M. Robertson et son équipe.

L'un de ces documents établit peut-être très clairement les priorités et l'ampleur des questions qui se posent afin que certains d'entre nous puissent, peut-être, examiner des domaines que nous ne connaissons pas très bien et commencer à y faire une certaine recherche. Je serais en faveur de tenir une séance, le plus tôt possible, pour tirer au clair certaines de ces questions et ensuite songer à tenir d'autres séances quand vous aurez obtenu votre mandat.

Le président: M. Forrestall, puis M. Benjamin.

M. Forrestall: Monsieur le président, comme je l'ai dit tout à l'heure, il y a ce que j'appelle des «différences sérieuses» dans les témoignages qui nous sont présentés. Je dirais que c'est peut-être très très grave et c'est pourquoi nous devrions essayer, avant l'adoption automatique des crédits, soit le mercredi 27 mai ou le jeudi matin 28 mai, au moins essayer de terminer notre première ronde de questions avec l'ACCCA.

Le président: Pardon, monsieur Forrestall. M. Robertson ne peut être ici après le 26 mai. Il faudrait que ce soit le 21 ou le 26 mai.

M. Forrestall: Pardon. Mes excuses aux témoins, monsieur le président. Dans ce cas, le 26 mais si cela convient à M. Robertson.

Le président: Il semble que . . .

M. Forrestall: Et l'objet, ce serait en partie de continuer à explorer le . . . Excusez-moi, monsieur le président. Dans ce cas, monsieur le président, nous avons un conflit sérieux, parce que . . .

M. Benjamin: Monsieur le président, pourrait-on . . .

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Forrestall: Toutefois, cela ne donne pas . . .

Le président: Je pense que c'est un seul aspect de la question. Merci. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, nous devrions peut-être essayer de nous réunir le soir, le jeudi 21 mai, pour tenir une autre séance avec l'ACCCA et ensuite, essayer aussi de nous faire déférer le rapport de la Commission Dubin ce qui nous donnera sûrement une autre occasion de les rencontrer.

[Text]

colleagues have for May 26, and, if May 21 is better, and if that is suitable to Mr. Robertson, let us go for that evening then. That is this Thursday.

• 1230

The Chairman: Like other members of the committee, of course, I want the areas of conflict in evidence cleared up. I personally cannot attend on May 21. I do not know if Mr. McDermid can make himself free on May 26 or not. No? Well, I am in the hands of the committee.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, might I suggest that we, that you, have another attempt with the House Leader to determine whether or not our request for a reference can, in fact, be put through in good time for us to pursue this later on in June, at a time that is convenient to the majority of the members. I ask that because I think it is vitally important that we not delay what I perceive to be a very serious question, and that is the question of conflict in evidence. Failure to obtain a suitable reference that would allow us to be seized of, at least, freedom to choose the subject matter and that we then pursue a direct reference. We will request, in fact, a direct reference and that this perhaps could be dealt with in the steering committee, because in many of these areas, we are going to require the advice and direction of the parliamentary secretary, as to propriety and one or two other matters. So, we have those two courses. I think what I am saying is that I would not to have CATCA back, if Mr. Ellis, Mr. McDermid, Mr. Mazankowski, myself and Mr. McKenzie were not available—particularly in the case of Mr. McDermid as he is the one who has pursued it and pursued it in some depth. I am perhaps asking if the committee can accommodate us by—not to repeat it, but to just reiterate—pursuing the reference from the House. Failing that, perhaps the steering committee then can consider a very specific request to government for a specific reference to it which would enable us to pursue what I am fully aware must be of concern not only to the chair, but also to other members of the committee.

The Chairman: Mr. McDermid and Mr. Deniger.

M. Deniger: Monsieur le président, nous avons deux questions tout à fait différentes à régler. D'abord, le rapport Dubin, moi je suis en faveur qu'on l'étudie et qu'on l'étudie à fond. Mais là, pour l'instant, la seule question qu'on a à se poser, c'est de savoir si, oui ou non, les contrôleurs vont comparaître de nouveau. S'ils comparaissent, on a le choix entre le 21 et le 26. Le 26, nos collègues d'en face disent que ce n'est pas possible pour eux. Le 21, apparemment, ce n'est pas possible pour vous. Si ce n'est pas possible pour vous, monsieur le président, humblement, je recommande que le vice-président du comité vous remplace pour qu'on puisse avoir la chance de poser des questions.

Moi, j'ai été très poli aujourd'hui. J'ai à peine effleuré le sujet. J'ai simplement indiqué mon appui aux contrôleurs quant aux effectifs. Mais, vous savez, ce n'est pas parce j'étais

[Translation]

Je sais que le 26 mai pose des difficultés à plusieurs de nos collègues et si le 21 mai convient mieux, et si cela convient aussi à M. Robertson, essayons de nous réunir ce soir-là. C'est jeudi prochain.

Le président: Comme d'autres membres du comité, j'aimerais tirer au clair les différences dans les témoignages, mais personnellement, je ne pourrais être présent le 21 mai. J'ignore si M. McDermid pourra se libérer pour le 26 mai. Non? Alors, je m'en remets au comité.

M. Forrestall: Monsieur le président, je crois que vous devriez essayer encore une fois, avec le leader du gouvernement à la Chambre, de déterminer s'il sera possible de nous confier un nouveau mandat assez rapidement pour que nous poursuivions l'étude de cette question en juin, à un moment qui conviendrait à la majorité des membres. Je vous demande cela parce que, à mon avis, il est d'une importance vitale pour nous de ne pas retarder l'examen de ce que je considère comme une question très sérieuse, c'est-à-dire la question des incohérences dans les témoignages. Si nous n'obtenons pas un mandat convenable, nous ne pourrions pas nous saisir de ces questions ou, du moins, nous n'aurons pas la liberté de choisir les sujets dont nous voulons poursuivre l'étude. En fait, nous demanderons un mandat direct et peut-être cette question pourrait-elle être décidée au comité directeur, car dans bon nombre de ces domaines, nous demanderons l'avis et les conseils du secrétaire parlementaire au sujet de la recevabilité d'une ou deux questions. Deux possibilités s'offrent donc à nous. Ce que j'essaie de dire, c'est que nous ne devrions pas demander aux témoins de l'ACCCA de revenir, si M. Ellis, M. McDermid, M. Mazankowski et moi-même ainsi que M. McKenzie ne sommes pas disponibles, surtout dans le cas de M. McDermid qui étudie depuis longtemps cette question en profondeur. Je demande en somme si le comité peut nous obliger—je ne veux pas répéter, simplement réitérer—en essayant d'obtenir un mandat de la Chambre. Sinon, le comité directeur pourrait peut-être envisager une demande précise au gouvernement en vue d'obtenir un mandat précis qui nous permettrait de poursuivre une étude qui, je m'en rends bien compte, doit préoccuper non seulement le président, mais également les autres membres du comité.

Le président: Monsieur McDermid et Monsieur Deniger.

Mr. Deniger: Mr. Chairman, we have two quite different questions to deal with. First, the Dubin report and I for one am in favour of studying it in depth. But at this time, the only matter in question is to know whether or not the controllers will come back. If they appear again, we have a choice between the 21 and the 26. On the 26, our friends opposite say that it will not be possible for them. And apparently, on the 21, it is not possible for you. If you cannot be here, Mr. Chairman, I would humbly recommend that the vice-president of the committee should take the chair so we can have a opportunity to put some questions.

I myself was very polite today. I have hardly touched on the matter. I simply indicated my support to the controllers as regards manpower, numbers. But you know that it is not

[Texte]

d'accord sur les effectifs que je suis nécessairement d'accord avec eux sur tout le reste.

Je voudrais, si c'est possible, qu'ils reviennent demain soir et qu'on ait la chance d'y aller en profondeur. Nous serons dans une meilleure position, lorsqu'on aura le rapport Dubin devant nous, pour l'étudier.

The Chairman: Mr. Deniger, I did not want to indicate, in any way, that, because I might not be able to make a meeting, the meeting could not proceed.

Mr. Deniger: No.

The Chairman: Certainly, the vice-chairman or another member, with the consent of the committee, can act as chairman. I think your point is very well taken. But I want to hear Mr. McDermid and, then, I am going to make at least a temporary decision. Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Mr. Chairman, I think, from the questions this morning, it is very obvious that there are some very real problems. I, of course, would love another session, but I would be satisfied if I knew that we could have them back here for an in-depth study, even after the estimates have been passed. It is not something that we can wait a long period of time for. I understand the pressures under which our witnesses are appearing and the convention coming up which they have to run, but I would be satisfied to meet with them after that. I am on a select committee, as you know, of the House and we are travelling the country and I slipped away, today, and I just cannot be here the rest of the week, so I cannot make the meeting, and my colleagues are all going to be away as well. But I think we would be satisfied if we could be assured that they would come back and that we could have them maybe immediately following their convention.

• 1235

The Chairman: Okay. What I propose is that I will see if it is possible to have a meeting at 3.30 on May 26. I will also, in the meantime, pursue with the House Leader his disposition with regard to our request for broad terms of reference following the reporting of the estimates. It would seem to me to be proper, if I cannot get a commitment that we are going to have those terms of reference, that we should try to proceed with the meeting at 3.30, next Tuesday afternoon, May 26, in order to try to clear up some of the problems that have arisen here, today, without letting it hang in abeyance for a long period of time, because that is not going to solve anybody's problems. Having said that, if the committee is in agreement, I want to remind members of the committee that our next meeting is at 3.30 p.m., this day.

The committee is now adjourned to the call of the Chair.

AFTERNOON SITTING

• 1540

The Chairman: We are resuming consideration of our order of reference relating to main estimates for the fiscal year

[Traduction]

because I agree on matters of manpower that I would necessarily be in agreement with them and all the rest.

If it is possible, I would like them to come back tomorrow night so that we can have the opportunity to deal with the matter in depth. We will be in a better position when we have the Dubin report in front of us to study it.

Le président: Monsieur Deniger, je n'ai pas du tout voulu laisser entendre que si je ne puis participer à une séance, cette séance devrait être annulée.

M. Deniger: Non.

Le président: Chose certaine, le vice-président ou un autre membre du comité peut agir comme président, avec l'assentiment du comité. Votre argument est très bien exposé. Toutefois, je voudrais entendre M. McDermid et ensuite, je prendrai une décision, au moins une décision temporaire. Monsieur McDermid.

M. McDermid: Monsieur le président, les questions posées ce matin me portent à croire que de toute évidence il y a des problèmes très réels. Pour ma part, j'aimerais beaucoup avoir une autre séance, mais je serais satisfait si je sais qu'ils peuvent revenir participer avec nous à une étude en profondeur, même après l'adoption des crédits. Ce n'est pas une chose pour laquelle nous pouvons attendre très longtemps. Je sais que les témoins comparaissent devant nous en période de tension, à l'approche du congrès auquel ils doivent se présenter, mais je serais satisfait de les rencontrer de nouveau après cela. Comme vous le savez, je fais partie d'un comité spécial de la Chambre et nous voyageons dans tout le pays. J'ai pu m'arracher pour venir ici aujourd'hui, mais ne pouvant être ici le reste de la semaine, je ne pourrais participer à la séance, et je comprends que mes collègues seront tous à l'extérieur aussi. Mais je pense que nous serions satisfaits si nous avions l'assurance qu'ils reviendront témoigner et que nous pourrions les rencontrer de nouveau immédiatement après leur congrès.

Le président: Très bien. Ce que je propose, c'est que je verrai s'il est possible d'avoir une réunion le 26 mai à 15 h 30. Entretemps, je verrai aussi le leader du gouvernement à la Chambre pour savoir ce qu'il pense de notre demande d'un mandat plus étendu pour après la présentation des crédits. Si je ne puis obtenir la promesse que nous obtiendrons ce mandat plus général, il serait alors logique d'essayer de tenir une réunion à 15 h 30, mardi prochain, le 26 mai, pour essayer de régler certains des problèmes qui se sont posés aujourd'hui sans les laisser traîner trop longtemps, car cela ne serait une solution pour personne. Cela dit, si le comité est d'accord, je voudrais rappeler à tous que notre prochaine séance aura lieu à 15 h 30 aujourd'hui.

La séance est maintenant levée.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Nous reprenons l'examen de notre ordre de renvoi concernant le budget principal pour l'année financière

[Text]

ending March 31, 1982. As agreed, we will resume consideration of Votes 50 and 55, Air Transportation Program.

I want to take this opportunity now to introduce to the members of the committee one of our witnesses for the afternoon, Captain Roland E. Cook, President of the Canadian Airline Pilots Association. I would ask Captain Cook to introduce his other witnesses to the committee and invite him to make his opening statement, after which we shall proceed to questioning, starting with Mr. McDermid.

Mr. Roland E. Cook (President, Canadian Airline Pilots Association): Thank you, Mr. Chairman. With me are General Herbie Herbert, Administrator of Technical and Safety, and CALPA's counsel, Mr. John T. Keenen.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order. I am sorry to interrupt, but do you have a copy of CALPA's brief?

The Chairman: There are some being distributed now. There are insufficient copies.

Mr. Benjamin: I have not received one, Mr. Chairman.

The Chairman: You have a copy, I believe, of the opening statement.

Mr. Benjamin: Holy mackerel! You guys have been working.

The Chairman: There are a limited number of copies of the big book being passed out, so every member who shows up this afternoon may or may not get one. All right, Captain Cook.

Mr. R. Cook: Thank you, Mr. Chairman. I am pleased to have this opportunity to present to you gentlemen, the Standing Committee on Transport, a short statement on behalf of the Canadian airline pilots and a brief describing the Canadian Airline Pilots Association, our members' duties and some of our concerns about aviation facilities and services in this country. This is my first appearance before this committee and I do indeed appreciate the invitation for it is my belief that the complexities of the modern aviation system demand the exchange of views and the willing co-operation of all parties to the system if it is to continue to serve the Canadian public with its traditional safety and efficiency.

As you may not be familiar with my association, usually referred to as CALPA, I would like to start by telling you a little about it. The association was originally established in 1937 by the pilots of the infant Trans-Canada Airlines to provide a concerted voice on technical or operational matters which they felt were not being handled properly. Five years later, the pilots of Canadian Pacific Airways joined.

The differences between the pilots and their employers soon led to the need for an industrial or collective bargaining organization to protect pilots' rights as employees, and in 1944 the association was certified by the federal government's War-

[Translation]

se terminant le 31 mars 1982. Tel que convenu, nous reprendrons l'étude des crédits 50 et 55, le programme du transport aérien.

J'aimerais maintenant saisir cette occasion de présenter aux membres du comité l'un de nos témoins de cet après-midi, le capitaine Roland E. Cook, président de l'Association canadienne des pilotes de ligne. J'invite le capitaine Cook à nous présenter les témoins qui l'accompagnent, puis à faire sa déclaration liminaire, après quoi nous passerons aux questions en commençant par M. McDermid.

M. Roland E. Cook (président, Association canadienne des pilotes de ligne): Merci, monsieur le président. J'ai avec moi le général Herbie Herbert, administrateur de la technique et de la sécurité et le conseiller juridique de notre Association, M. John T. Keenen.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'invoque le règlement. Je regrette d'intervenir, mais avez-vous un exemplaire du mémoire de l'Association?

Le président: On le distribue en ce moment. Il n'y aura pas assez d'exemplaires.

M. Benjamin: Je ne l'ai pas reçu, monsieur le président.

Le président: Sauf erreur, vous avez la déclaration liminaire.

M. Benjamin: Bonté divine! Mais ce que vous avez travaillé!

Le président: Nous en avons seulement quelques exemplaires. On distribue présentement le gros cahier. Les députés qui se présentent ici cet après-midi ne l'obtiendront peut-être pas tous. Très bien, capitaine Cook.

M. R. Cook: Merci, monsieur le président. Je suis heureux d'avoir cette occasion de vous présenter, à vous qui constituez le comité permanent des transports, un bref exposé au nom des pilotes de ligne canadiens et un mémoire décrivant l'Association canadienne des pilotes de ligne, les fonctions de nos membres et certaines de nos préoccupations au sujet des installations et des services d'aviation dans notre pays. C'est la première fois que je me présente devant votre comité et j'ai été très heureux de votre invitation, car à mon avis, les systèmes modernes d'aviation sont tellement complexes qu'ils exigent un échange de vue et une entière collaboration entre toutes les parties intéressées au système si l'on veut qu'il continue à servir le public canadien selon ses normes traditionnelles de sécurité et d'efficacité.

Comme vous ne connaissez peut-être pas très bien mon Association que l'on appelle souvent la CALPA, j'aimerais, pour commencer, vous en dire quelques mots. L'Association a été créée en 1937 par les pilotes de la nouvelle société Trans-Canada Airlines afin de se donner un moyen collectif de s'exprimer au sujet de questions techniques ou opérationnelles qui, selon eux, ne fonctionnaient pas convenablement. Cinq ans plus tard, les pilotes de la société Canadien Pacifique se joignaient à l'Association.

Les différends entre les pilotes et leurs employeurs ont fait surgir la nécessité d'une organisation industrielle de négociation collective pour protéger des droits des pilotes en tant qu'employés et en 1944, l'Association était accréditée par un

[Texte]

time Labour Relations Board. Thus, officially, CALPA is a labour union and as such we are the bargaining agent for the pilots of Air Canada, CP Air, Pacific Western Airlines, Air Ontario, Nordair, Eastern Provincial Airways and Time Air. Our membership numbers some 3,300, the majority of airline pilots in Canada operating scheduled services under Instrument Flight Rules.

The dual roles of CALPA, industrial and technical, we have always found to be complementary and indeed they are reflected in two major objectives of the association, as spelled out in our constitution. These are, first, to promote the interests of the airline piloting profession and to safeguard the rights of individual members, and secondly to promote and maintain the highest standard of flight safety. In fact, our primary interest is that of safety, not only because of the survival instinct but under the law, and the greater part of CALPA's resources is devoted to operational safety matters.

• 1530

The responsibilities and authorities inherent in the airline captain's job bear similarities to those of the sea captain who, by reason of his isolation from the outside world, was given special legal powers making him "supreme master after God". While instant communications have diminished the isolation factor and the speed of aircraft has made the full resources of competent authorities only a few hours away, when in flight the pilot in command cannot defer operational decisions to any higher authority. He is the man on the spot who is the best, indeed the only, judge of the situation. Thus, under the Canadian Air Regulations, the pilot in command is still charged with full responsibility for, and authority over, his aircraft during flight time. Furthermore, while there are strict rules spelling out the standards by which airlines may operate, those rules then transfer onto the pilot in command the responsibility for ensuring that these standards are met.

There is good reason for this, and it is important that this direct authority and accountability be maintained for the pilot is in effect acting as the agent of the government and his airline. This places the pilot in what I think is a unique position. On the one hand, he is licensed by a government department, yet on the other hand, the authority invested in him and the responsibility with which he is charged demand that he monitor the activities and services of the same government department that licenses him. In a similar manner, although an employee, the pilot must monitor his employer's actions and if necessary refuse to obey any orders and instructions which, in his judgment, might adversely affect safety. He thus then transcends both the normal employer/employee relationship and the regulator/regulated relationship, for in the performance of his duties he is the final authority. He is thus vitally concerned with all aspects of the aviation system, as is CALPA, the pilots' collective voice.

[Traduction]

organisme du gouvernement fédéral, la Commission des relations de travail en temps de guerre. La CALPA est donc officiellement un syndicat de travail et à ce titre, nous sommes l'agent négociateur des pilotes d'Air Canada, de CP Air, de Pacific Western Airlines, d'Air Ontario, de Nordair, d'Eastern Provincial Airways et de Time Air. Nous comptons environ 3,300 membres, dont la majorité sont des pilotes de ligne affectés à des services réguliers soumis aux règles du vol aux instruments.

Les deux rôles de la CALPA, ces rôles industriels et techniques, nous ont toujours parus complémentaires et cela se reflète clairement dans les deux grands objectifs de l'Association prévus par notre constitution. Ces deux objectifs sont, premièrement, de promouvoir les intérêts de la profession de pilote de ligne et de protéger les droits de nos membres, et deuxièmement, de promouvoir et de maintenir les plus hautes normes possible de sécurité aérienne. De fait, notre intérêt premier, c'est la sécurité, non seulement à cause de l'instinct de survie, mais parce qu'en vertu de la loi la majeure partie des ressources de la CALPA est consacrée à des questions de sécurité opérationnelle.

Les responsabilités et les pouvoirs d'un capitaine d'avion ressemblent à ceux d'un capitaine de navire qui, en raison de son isolement du monde extérieur, avait obtenu des pouvoirs juridiques spéciaux faisant de lui «le maître suprême après Dieu». Sans doute, les communications instantanées ont-elles diminué le facteur d'isolement, et la vitesse des avions a-t-elle mis les ressources complètes des autorités compétentes à quelques heures de distance, mais quand il est en vol, le pilote qui est aux commandes ne peut avoir recours à aucune autorité supérieure pour prendre des décisions opérationnelles. Il est celui qui est en poste, le meilleur et vraiment le seul juge de la situation. C'est pourquoi, en vertu du règlement aérien du Canada, le commandant de bord assume l'entière responsabilité et la pleine autorité de son appareil durant le vol. En outre, même s'il y a des règles strictes qui prévoient en détail les normes de fonctionnement des lignes aériennes, ces règles mêmes confient au commandant de bord la responsabilité de voir à faire respecter ces normes.

Il y a de bonnes raisons à cela et il est important que cette autorité directe et cette responsabilité soient maintenues, car le pilote se trouve à agir comme agent du gouvernement et de sa société d'aviation. Cela place le pilote dans une situation unique. D'un côté, il obtient ses brevets d'un ministère du gouvernement et d'un autre côté, le pouvoir qui lui est conféré et la responsabilité dont il est imbu l'obligent à surveiller les activités et les services de ce même ministère qui lui a accordé son brevet. Parallèlement, même s'il est un employé, le pilote doit surveiller les actions de son employeur et, au besoin, refuser d'obéir à des ordres et à des instructions qui, à son avis, pourraient nuire à la sécurité. Il se trouve donc à transcender les rapports normaux entre employeur et employé et entre réglementeur et réglementé, car dans l'exercice de ses fonctions, il est l'autorité suprême. Il est donc profondément intéressé à tous les aspects du système d'aviation, tout comme l'est la CALPA, la voix collective des pilotes.

[Text]

Our members operate some 200 aircraft for their seven employers. Eighteen of these aircraft are turboprops with a passenger capacity between 21 and 60 while the remainder are turbojets, the smallest of which can carry 105 passengers and the largest well over 400. In 1979 almost 1,000 flights were operated each day, and during the course of the year nearly 20 million passengers were carried on regular services to and from 116 Canadian airports. Flying daily, as we do, throughout the greater part of Canadian airspace, from north of the Arctic Circle to the crowded southern Ontario skies, from Newfoundland in the east to the shores of the Pacific, members of CALPA are in an unparalleled position to observe all facets of the air transportation system in different parts of this country. Through their flights abroad, CALPA members are able to experience the systems and facilities of other countries.

As I mentioned earlier, one of CALPA's major objectives is the promotion and maintenance of the highest standard of flight safety. As aviation is universal, this objective is not limited by geo-political boundaries, and in the furtherance of flight safety everywhere CALPA is one of the 66 members of the International Federation of Air Line Pilots Associations, IFALPA. The association thus has a responsibility to foreign airline pilots to ensure that Canadian facilities are adequate, and through IFALPA it has the opportunity to aid in the development of a safe and orderly system of air transportation throughout the world. Except where specific local or national circumstances make it impossible, IFALPA policy is followed by CALPA, for the federation represents the interests of all airline pilots to the International Civil Aviation Organization, ICAO, the United Nations Agency responsible for civil aviation's rules and standards, of which Canada is of course a member. CALPA is thus fortunate to have an input on aviation safety not only on the national level but also to the international body.

With the extremely rare exception, scheduled airline operations in Canada are carried out safely, and the vast majority of flights depart and arrive in accordance with published airline schedules. In light of this, one might assume that the services and facilities associated with the Canadian air transportation system are complete and satisfactory. However, this is not always the case and we must avoid complacency. Our system is good, but it is not the best, and is it as good as it could and should be.

• 1550

It is historically true that the "airside" of aviation, that is, the aircraft and its capabilities, outstrips the "groundside", or airports and their facilities, air traffic control, et cetera. This is the case in Canada, where many airports, used regularly by jet transport aircraft, are deficient in facilities. For example, of the 116 airports CALPA members operate into, only 18 have 24-hour control towers, while a further 30 have part-time towers, leaving 68 without control. Unless a concerted effort is

[Translation]

Nos membres pilotent environ 200 appareils pour leurs 7 employeurs. Dix-huit de ces appareils sont des turbo-propulseurs pouvant transporter de 21 à 60 passagers tandis que les autres sont des turbo-jets, dont le plus petit peut transporter 105 passagers et le plus gros, bien plus de 400. En 1979, presque 1,000 vols ont eu lieu chaque jour et au cours de l'année, environ 20 millions de passagers ont été transportés sur des lignes régulières entre 116 aéroports canadiens. Eux qui pilotent chaque jour dans tout l'espace aérien canadien, depuis le nord du cercle Arctique jusqu'aux ciels encombrés du sud de l'Ontario, depuis Terre-Neuve dans l'est jusqu'aux rives du Pacifique, les membres de la CALPA sont plus que n'importe qui en mesure d'observer tous les aspects du système de transport aérien dans les différentes parties du pays. Quand ils se rendent à l'étranger, les membres de l'Association sont en mesure d'expérimenter les systèmes et les installations des autres pays.

Comme je l'ai déjà dit, l'un des objectifs majeurs de l'Association, c'est de promouvoir et de maintenir les plus hautes normes possibles de sécurité aérienne. Comme l'aviation est universelle, cet objectif n'est pas enfermé par des frontières géo-politiques et pour promouvoir la sécurité aérienne partout, la CALPA est l'un des 66 membres de la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne, l'IFALPA. L'Association a donc la responsabilité, envers les pilotes des lignes étrangères, de s'assurer que les installations canadiennes soient bonnes et, par l'entremise de l'IFALPA, elle a l'occasion de contribuer à l'aménagement d'un système de transport aérien sûr et ordonné dans le monde entier. Sauf lorsque c'est impossible à cause de circonstances locales ou nationales, la politique de la Fédération est suivie par notre association, car la Fédération représente les intérêts de tous les pilotes de ligne auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'OACI, l'Agence des Nations Unies qui est responsable des normes et des règles de l'aviation civile et dont le Canada fait partie évidemment. La CALPA a donc ainsi la chance de contribuer à la sécurité aérienne, non seulement au niveau national, mais aussi à l'intérieur d'un organisme international.

Sauf d'extrêmement rares exceptions, les vols réguliers des lignes aériennes au Canada se passent en toute sécurité et la grande majorité des vols partent et arrivent aux heures annoncées par les lignes aériennes. A la lumière de tout cela, on pourrait supposer que les services et les installations connexes au système de transport aérien du Canada sont complets et satisfaisants. Toutefois, ce n'est pas toujours le cas et nous devons éviter de nous reposer sur nos lauriers. Notre système est bon, mais ce n'est pas le meilleur et il faut se demander s'il est aussi bon qu'il peut et qu'il devrait l'être.

Il est historiquement vrai que les services aériens de l'aviation, c'est-à-dire l'appareil et ses possibilités, dépassent les services au sol, c'est-à-dire les aéroports et les installations, le contrôle de la circulation aérienne, et le reste. C'est le cas au Canada où de nombreux aéroports qu'utilisent régulièrement les transporteurs à réaction ont des installations déficientes. Par exemple, sur les 116 aéroports où les membres de la CALPA doivent se poser, seulement 18 ont des tours de

[Texte]

made, the gulf between airside and groundside capabilities will continue to widen as new-generation aircraft come into service over the next several years.

I am sure all of you are aware of the recently concluded Commission of Inquiry on Aviation Safety, the results of which we look forward to seeing.

I appreciate appearing before you but, as I said earlier, I would have preferred to have been able to come after the Dubin Report was out to discuss those recommendations with you.

The Chairman: Do not bet you will not.

Mr. Benjamin: We will try and arrange it.

Mr. R. Cook: Between November, 1979 and November, 1980, the commission held 116 days of public hearings at which all interested parties in the aviation system were given the opportunity to express their concerns. Because of CALPA members' vital interest in all aspects of aviation, we were represented at every day of the hearings, presenting written briefs and 22 witnesses, and making recommendations for improvements in many areas of the Canadian system. You have before you copies of CALPA's submissions and recommendations to that commission of inquiry.

I would appreciate it if, some time in the future, you would get a chance to go through those books. Among our recommendations were items concerning certification or validation of aircraft performance, particularly in regard to performance on contaminated runways; the need for an independent accident investigation board; improvement of weather services; communications; air traffic control services; navigation and approach aids; radar coverage, aerodrome services and facilities, and training and licensing requirements.

CALPA understands that there are many problems both technical and financial, involved in the development and operation of a safe and efficient air-transportation system, particularly during a period when civil aviation has expanded at a very rapid rate. We also realize that there are many well-intentioned people in Transport Canada making determined efforts to improve safety. However, the fact that there are deficiencies in a transportation system so vital to the country is less than satisfactory. Most of the problems stem, we believe, from the financial restraints imposed by the priorities in spending established by the federal government.

While excellent professional technical performance combined with co-operation and goodwill amongst the many parties involved in civil aviation are, as in the past, compensating for the various shortcomings, we believe improvements are required to maintain and raise the historical level of safety in the Canadian commercial air transportation system in the future. With adequate funding and with full co-operation,

[Traduction]

contrôle de 24 heures, tandis que 30 autres ont des tours à temps partiel, ce qui laisse 68 aéroports sans contrôle. A moins d'un effort concerté, l'écart entre les capacités des services aériens et celles des services au sol continuera de s'élargir avec l'arrivée en service des appareils de nouvelles générations d'ici quelques années.

Je suis certain que vous êtes tous au courant de la commission d'enquête sur la sécurité aérienne qui vient de terminer ses travaux et dont nous avons bien hâte de voir les résultats.

Je suis heureux de comparaître devant vous, mais comme je l'ai déjà dit, j'aurais aimé mieux venir après la publication du rapport Dubin pour discuter avec vous ses recommandations.

Le président: Ne pariez pas que vous ne reviendrez pas.

M. Benjamin: Nous essaierons d'organiser cela.

M. R. Cook: Entre novembre 1979 et novembre 1980, la commission a tenu 116 jours d'audiences publiques auxquelles toutes les parties intéressées au système d'aviation ont eu l'occasion d'exprimer leurs préoccupations. Vu que les membres de notre association portent un intérêt vital à tous les aspects de l'aviation, nous avons été représentés à toutes les journées d'audience, présentant des mémoires écrits et des témoins, et proposant de nombreuses améliorations au système canadien. Vous avez devant vous des exemplaires des mémoires et des recommandations présentés par notre Association à cette commission d'enquête.

J'aimerais beaucoup que vous ayiez la chance, dans l'avenir, d'examiner ces cahiers. Parmi nos recommandations, il y en a qui concernent l'accréditation ou la validation des performances d'un appareil, surtout en ce qui a trait aux performances sur des pistes contaminées; la nécessité d'une commission indépendante d'enquête sur les accidents; l'amélioration des services météo; les communications; les services de contrôle de la circulation aérienne; les aides à l'approche et à la navigation; les services de radar; les services et les installations d'aérodrome; et les exigences de formation et d'accréditation.

Notre association comprend qu'il y a de nombreux problèmes tant techniques que financiers dans le développement et la gestion d'un système efficace de transport aérien, surtout pendant une période où l'aviation civile a connu une expansion très rapide. Nous savons aussi qu'il y a beaucoup de fonctionnaires bien intentionnés, au ministère des Transports, qui font des efforts déterminés pour améliorer la sécurité. Toutefois, le fait qu'il subsiste des lacunes dans un système de transport tellement vital pour le pays n'est pas satisfaisant. La plupart des problèmes découlent, croyons-nous, des contraintes financières imposées par les priorités de dépenses établies par le gouvernement fédéral.

Même si l'excellence du rendement professionnel et technique combinée à la collaboration et à la bonne volonté des nombreuses parties intéressées à l'aviation civile compensent, comme par le passé, les nombreuses lacunes, nous estimons qu'il faut certaines améliorations pour maintenir et améliorer à l'avenir le niveau traditionnel de sécurité du système canadien de transport aérien commercial. Grâce à un financement

[Text]

including frank communication, between all parties involved, we believe these improvements can and must be made.

I thank you gentlemen for your attention.

The Chairman: Thank you very much, Captain Cook. As members will have noted, Captain Cook read only the introductory part to the opening statement, for which I am sure members thank him. I wonder if members want the remainder of this opening statement printed as an appendix, or printed as read, in this day's proceedings. Yes, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: May I suggest, Mr. Chairman, that it should be printed as an appendix, but I am just wondering since—I am not sure if my colleagues have—it is the first time I have seen this, if Captain Cook could summarize, briefly, the remainder. I, for one am, and I suspect others are, particularly interested in CALPA's views in terms of the representations made by the air traffic controllers and I am not sure if there is anything in your brief on this or not, but if you could make a summary of what remains in the thing for a few minutes I think that might be helpful.

• 1555

The Chairman: I do not know how other members of the committee feel with regard to that request, but it seems to me, if I may make the suggestion, that the more efficient way to tackle that would be through the questioning, the direct questioning of the witnesses because as . . .

Mr. Benjamin: It will be 15 minutes when I finish reading it.

The Chairman: . . . I flip through, there is nothing directly connected with that aspect in this opening brief. I suspect you will find something in the submissions to the Dubin Commission from what Captain Cook has said. I have not had an opportunity to see that book yet but I shall go through it with interest. I think Captain Cook would be rather fishing in uncharted waters if he proceeded to comment on statements that we made by other groups before the committee. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I think, for the purposes of the committee, the statement as read and as will appear would be sufficient and that perhaps in questioning we then elaborate and achieve the end sought by Mr. Benjamin, and short of his pressing on for the next hour and a half about the need for an independent commission of inquiry into incidents related to federal regulatory processes, I think we should go on with the questioning.

The Chairman: I thank you for that, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I was selfish. I just wanted it all myself.

The Chairman: I would proceed, then, with the questioning starting with . . .

Mr. Forrestall: Pardon me, Captain. I just could not resist that.

[Translation]

suffisant et à une entière collaboration, y compris une communication franche entre toutes les parties intéressées, nous croyons que ces améliorations peuvent et doivent être réalisées.

Je vous remercie de votre attention.

Le président: Merci beaucoup, capitaine Cook. Comme les membres du comité l'auront remarqué, le capitaine n'a lu que l'introduction de sa déclaration liminaire et je suis sûr que tous les membres l'en remercient. Je me demande si les membres voudraient que le reste de cette déclaration liminaire soit imprimé comme appendice ou imprimé comme s'il avait été lu dans le fascicule des délibérations d'aujourd'hui. Oui, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'aimerais proposer, monsieur le président, qu'il soit imprimé en annexe, mais comme c'est la première fois que j'en prends connaissance, comme peut-être certains de mes collègues, je me demande si le capitaine Cook pourrait en quelques mots nous résumer le reste du document. Personnellement, et je ne pense pas être le seul, j'aimerais beaucoup savoir ce que l'ACPLA pense des instances faites par les contrôleurs de la circulation aérienne et j'ignore si votre mémoire porte là-dessus ou non, mais si vous pouviez consacrer quelques minutes à résumer le reste, ce serait sans doute utile.

Le président: J'ignore ce qu'en pensent les autres membres du comité, mais si je puis me permettre une suggestion, j'estime qu'il serait plus efficace de poser des questions, d'interroger directement les témoins, car . . .

M. Benjamin: J'aurai fini de le dire dans 15 minutes.

Le président: . . . je constate, en feuilletant ce mémoire, qu'il ne fait aucune allusion directe à cette question. D'après ce qu'a dit M. Cook, je suppose que vous trouverez quelque chose dans les mémoires présentés à la Commission Dubin. Je n'ai pas encore eu l'occasion de lire ce livre, mais je vais le faire avec beaucoup d'intérêt. Je pense que M. Cook se lancerait un peu à l'aventure s'il commentait des déclarations que d'autres ont faites devant le comité. M. Forrestall.

M. Forrestall: A mon avis, la déclaration qui a été lue et qui figurera au compte-rendu devrait suffire et, lorsque nous poserons nos questions, nous pourrions peut-être entrer davantage dans les détails et atteindre le but recherché par M. Benjamin. Je crois donc que nous devrions passer aux questions ce qui ne l'empêchera pas, au cours de l'heure et demie qui suit, de faire valoir la nécessité de charger une commission indépendante d'enquêter sur les incidents reliés à la réglementation fédérale.

Le président: Je vous en remercie, M. Forrestall.

M. Forrestall: Je le propose dans un but égoïste. C'est ce que je souhaite moi-même.

Le président: J'en arrive alors aux questions en commençant par . . .

M. Forrestall: Excusez-moi, monsieur Cook, je n'ai pas pu résister.

[Texte]

The Chairman: ... Mr. McDermid, followed by Mr. Benjamin. I think, this afternoon, we will go with 15-minute periods if that is agreeable with members of the committee. Thank you.

Mr. McDermid, please.

Mr. McDermid: Well, thank you, Mr. Chairman, and Captain Cook. Gentlemen, welcome to the Transport committee. I would draw the attention of the committee to the fact that the Canadian Airline Pilots Association's address, they had the very good sense of locating their headquarters in the city of Brampton and so they are constituents of mine so that ...

The Chairman: Is it relevant?

Mr. McDermid: It certainly is.

Mr. Deniger: Where were they before?

Mr. McDermid: Well, anywhere that they were before is not nearly as good as where they are now.

On my first round this afternoon, Mr. Chairman, I want to discuss safety and a number of items regarding safety. I think the first thing that is very topical right now was touched on, today, by the air traffic controllers, and that is the JET System that is presently being used in Canada and being implemented across Canada. I would like to ask Captain Cook his reaction if he saw a memo which said, and I quote:

It is recommended that all pretense be abandoned and that our operational requirement for radar-data remoting, processing and display be restated. Against this statement, it will be necessary to measure the now demonstrable capability of JETS to meet our operational need and by subtraction, arrive at a clear understanding of the changes necessary to make JETS do what the operational controller truly needs it to do. The alternative is to limp along with JETS as delivered, chip away at some of the amenable system limitations and deficiencies, keep our heads down and hope for the best.

What would your reaction be if you saw a memo like that, an internal memo within the Department of Transport, from someone in authority to someone else in authority?

The Chairman: Captain Cook.

Mr. R. Cook: Thank you, Mr. Chairman. Thank you, Mr. McDermid.

That would certainly give us a great deal of concern. When we were advised that the JETS program was going to be introduced, we were advised, at that time, it was being put in to improve traffic handling and to increase the volume of air space where there was positive control. It even went so far as to reduce the workload of the air traffic controllers as far as communication and clerical duties were concerned.

• 1600

We, the users of the system, have experienced the introduction of this new system and I can assure you that we are experiencing far greater delays, far greater inconsistencies, far

[Traduction]

Le président: ... M. McDermid qui sera suivi de M. Benjamin. Si les membres du comité sont d'accord, nous accorderons 15 minutes à chacun. Je vous remercie.

M. McDermid, s'il-vous-plaît.

M. McDermid: Merci, monsieur le président et monsieur Cook. Messieurs, bienvenue au comité des transports. J'attire l'attention du comité sur le fait que l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes a eu l'excellente idée d'établir son siège social à Brampton, dans ma circonscription, si bien que ...

Le président: Est-ce important?

M. McDermid: Certainement.

M. Deniger: Où était-il avant?

M. McDermid: En tous cas, il n'était pas aussi bien situé que maintenant.

Monsieur le président, je voudrais, pour commencer, parler de la sécurité et d'un certain nombre de questions à ce propos. Je pense que les contrôleurs de la circulation aérienne ont abordé aujourd'hui un sujet vraiment d'actualité, le système JET actuellement utilisé au Canada et que l'on met en place d'un bout à l'autre du pays. Je voudrais demander à M. Cook quelle aurait été sa réaction s'il avait vu une note de service disant, et je cite:

On nous recommande de renoncer à toute prétention et à réaffirmer nos besoins en ce qui concerne le contrôle, le traitement et l'affichage des données-radar. En revanche, il faudra évaluer dans quelle mesure le JETS satisfait actuellement à nos besoins opérationnels et, par élimination, il faudra clairement établir les changements à apporter pour qu'il réponde véritablement aux besoins des contrôleurs. L'autre solution consiste à s'accommoder tant bien que mal du système tel qu'il se présente actuellement, à remédier à certaines de ses limitations et lacunes qui peuvent être éliminées, à garder la tête basse en espérant que tout ira pour le mieux.

Quelle serait votre réaction si ce genre de note de service tombait sous vos yeux, une note de service adressée par quelqu'un de haut placé au ministère des Transports à un de ses collègues du même ministère?

Le président: Monsieur Cook.

M. R. Cook: Merci, monsieur le président. Merci, monsieur McDermid.

Cela nous inquiéterait vivement, c'est certain. Quand on nous a annoncé la mise en place du programme JETS, on nous a dit, alors, qu'il allait améliorer la circulation et augmenter l'espace aérien faisant l'objet d'un contrôle intégral. On est allé jusqu'à prétendre que cela diminuerait la charge de travail des contrôleurs sur le plan des communications et des tâches administratives.

Nous avons expérimenté ce nouveau système et je peux vous assurer qu'il entraîne beaucoup plus de retards et d'erreurs

[Text]

greater unreliability than we have ever experienced in the Canadian scene before.

Mr. McDermid: Do you support what was said this morning? I know you were in attendance at the hearing this morning; do you support the air traffic controllers in their plea for updating or putting in much better equipment immediately?

The Chairman: Captain Cook.

Mr. R. Cook: Thank you, Mr. Chairman. We, of course, would like to see the controllers have the best equipment possible. Not being totally familiar with the equipment that is in place at this time or the overall potential of the JET system once it does become operational or if it can indeed be made operational, we cannot really comment on that. But, certainly, we would like to see a better performance than what we are getting now and if that requires a new system, then certainly we would be in favour of that.

Mr. McDermid: I will leave the JET system and go on to some specifics, if I might. We all remember the DC-9 crash, in 1978, at Toronto International Airport, where Flight 189 aborted its takeoff and crashed into the ravine.

I was going to say—I have to choose my words very carefully—it was sad, but it was a good thing there was not a greater loss of life.

There was a coroner's inquest and he made certain recommendations. One of the recommendations was to fill in the ravine. Anyone who drives along Highway 401 can see that that has not happened. I am not sure about other recommendations from the coroner's inquest after that crash.

Has CALPA followed the coroner's inquest and the recommendations contained therein and what has been done, if anything, about his recommendations?

Mr. R. Cook: Mr. McDermid, nothing has been done to date as to filling in the ravine. We made recommendations, back in the early 1970's to the department, suggesting that the ravine should be filled in. We feel the overrun is unsatisfactory. We recognize that the cost involved is tremendous; we recognize that the ecology people have been involved and there is a very strong consideration there. However, we feel that if . . . Let me back up for a second and say that the overrun there does meet the basic ICAO standards; it does do that. We feel, though, that the overrun should be greater.

To accommodate or to correct perhaps that overrun shortage, we feel that Transport Canada should ensure that their present programs underway to clean the contaminants and so on from the runways are adhered to, that perhaps they are adhered to even greater than they are now and that runways are kept clear so that we are indeed able to stop within the confines of the runway.

Mr. McDermid: Just for clarification, when you are talking "contaminants", you are talking tire, rubber . . .

Mr. R. Cook: Rubber deposits, basically, but also oil and grease from the airplanes.

[Translation]

qu'il n'y en a jamais eus au Canada et qu'il est beaucoup moins fiable.

M. McDermid: Etes-vous d'accord avec ce qu'on a dit ce matin? Je sais que vous assistiez aux audiences de ce matin; approuvez-vous les contrôleurs de la circulation aérienne qui demandent qu'on leur donne immédiatement un équipement nettement meilleur?

Le président: Monsieur Cook.

M. R. Cook: Merci, monsieur le président. Bien sûr, nous aimerions que les contrôleurs disposent du meilleur matériel qui soit. Comme nous ne connaissons pas à fond l'équipement actuel ou toutes les possibilités qu'offrira le système JETS une fois qu'il deviendra opérationnel, si toutefois c'est possible, nous ne pouvons pas vraiment faire de commentaire à ce sujet. Néanmoins, nous tenons beaucoup à ce que les résultats s'améliorent et s'il faut pour cela mettre en place un nouveau système, nous sommes certainement d'accord.

M. McDermid: Laissons de côté le système JET et, si vous voulez bien, venons-en à certains détails. Nous nous souvenons tous de la catastrophe survenue en 1978, à l'aéroport international de Toronto, lorsqu'un DC-9, le vol 189, a manqué son décollage et s'est écrasé dans un ravin.

J'allais dire—je dois choisir mes mots très soigneusement—que c'était vraiment un malheureux accident, mais qu'heureusement il n'a pas causé beaucoup de morts.

Le coroner a fait son enquête et présenté un certain nombre de recommandations. Il a notamment recommandé de combler le ravin. Tous ceux qui passent sur la route 401 peuvent voir que cela n'a pas été fait. Je ne suis pas certain des autres recommandations faites par le coroner à la suite de cet accident.

L'ACPLA a-t-elle suivi l'enquête du coroner ainsi que les mesures prises à la suite de ses recommandations?

M. R. Cook: Rien n'a été fait jusqu'ici pour combler le ravin. Depuis le début des années 70, nous avons recommandé au ministère de le combler. La longueur de piste nous semble insuffisante. Nous admettons que cela représente des dépenses énormes; nous savons que les écologistes sont intervenus et que leur point de vue compte beaucoup. Néanmoins, nous estimons que si . . . Permettez-moi de préciser que la piste répond aux normes de base de l'OACI. Néanmoins, nous estimons qu'elle devrait être plus longue.

Pour compenser la longueur insuffisante de la piste, Transports Canada devrait veiller à ce que les programmes mis en route pour nettoyer les contaminants et autres résidus déposés sur les pistes soient bien appliqués, peut-être mieux encore qu'ils ne le sont actuellement et à ce que les pistes restent parfaitement propres afin que nous puissions nous y arrêter avant d'en atteindre l'extrémité.

M. McDermid: Une simple précision. Quand vous parlez de «contaminants» vous voulez parler des pneus, du caoutchouc . . .

M. R. Cook: Surtout des dépôts de caoutchouc, mais aussi de l'huile et de la graisse provenant des avions.

[Texte]

Mr. McDermid: Therefore, it is not a priority with CALPA that that ravine be filled in, but the contaminants on the runway are a priority?

Mr. R. Cook: Very definitely.

Mr. McDermid: That is the minimum that you would expect?

Mr. R. Cook: Yes.

• 1605

Mr. McDermid: Since that accident, to your knowledge, have they in fact been cleaning the runways and doing a better job of cleaning up the contaminants?

Mr. R. Cook: They are certainly doing a much better job today than they were. The conditions at the time of the 189 accident were very poor and they are certainly better today.

Mr. McDermid: Are there any other recommendations that you are aware of that were or were not followed up on that would be of concern to you?

Mr. R. Cook: There were all sorts of things that came out of the 189 accident and one that we addressed during one phase of the Dubin Commission to do with certification concerns the accelerate-stop distance for runways and so on. That is still being addressed and we do not have changes as yet in our standard operating procedures with the different airlines. There has been some modification, but we do not feel that the issue has really been addressed properly as yet.

There were recommendations with regard to cabin safety—and we have not seen any changes made in this particular area as yet—specifically as to the seats in the airplanes and how they are bolted down and the g-force that they can sustain during a crash. We buy our airplanes, of course, primarily from the U.S. and what the FAA has certified we pretty well go ahead and validate in Canada. We feel that that nine g-force that the FAA has certified is not sufficient in the Canadian scene.

Mr. McDermid: On to another subject, if I might. I understand that—and you mentioned the 116 Canadian airports that we have in Canada—there are about 68 that have no air traffic control facilities. Does this concern CALPA? If so, what recommendations has your association made to the federal government? Have any of these recommendations been implemented? What effect does the lack of air traffic control facilities have on the safety of your passengers and your crew?

Mr. R. Cook: You can appreciate that operating into an uncontrolled airport is much less safe than operating under positive control. If we look at the traffic projections over the next number of years, we see that there is going to be a tremendous increase, particularly in general aviation; and, when we get general aviation going into those uncontrolled airports, the situation can only get worse.

To answer your question about co-operation with Transport Canada or CATA, we would like to see a more consultative program with them, particularly prior to estimates getting before a body like this, so we could perhaps be there and assist in the selection of priorities in these different areas.

[Traduction]

M. McDermid: Par conséquent, l'ACPLA estime que le plus important c'est, non pas de combler le ravin, mais de nettoyer les résidus déposés sur les pistes?

M. R. Cook: Absolument.

M. McDermid: C'est le moins que vous attendiez?

M. R. Cook: Oui.

M. McDermid: A votre connaissance, nettoie-t-on les pistes avec plus de soin depuis cet accident?

M. R. Cook: Sans aucun doute. Au moment de l'accident, l'état des pistes était lamentable et s'est certainement amélioré depuis.

M. McDermid: Y a-t-il d'autres recommandations qui, à votre connaissance, ont été ou n'ont pas été suivies et qui vous intéressent particulièrement?

M. R. Cook: L'accident du DC-9 a donné lieu à toutes sortes de recommandations et, au cours des audiences de la Commission Dubin, au sujet de la certification, nous avons parlé de la distance d'accélération et d'arrêt sur les pistes, et ainsi de suite. La question n'est pas encore réglée et les compagnies aériennes n'ont pas encore modifié leurs méthodes d'exploitation à cet égard. Il y a eu quelques changements, mais à notre avis la question n'a pas encore été vraiment réglée.

On a fait des recommandations au sujet de la sécurité dans la cabine—et il n'y a eu encore aucun changement à cet égard—plus précisément en ce qui concerne les fauteuils d'avion, la façon dont ils sont fixés et la force d'accélération à laquelle ils peuvent résister en cas d'écrasement. Bien sûr, nous achetons la plupart de nos appareils aux États-Unis et, lorsque quelque chose répond aux normes de la FAA, nous l'acceptons aussi au Canada. Nous estimons que la force d'accélération neuf acceptée par la FAA ne suffit pas pour le Canada.

M. McDermid: Si vous le permettez, je voudrais aborder un autre sujet. Si j'ai bien compris, sur les 116 aéroports canadiens dont vous avez parlé, environ 68 n'ont pas d'installations de contrôle de la circulation aérienne. Cela n'inquiète-t-il pas l'ACPLA? Dans l'affirmative, quelles recommandations votre association a-t-elle faites au gouvernement fédéral? Certaines d'entre elles ont-elles été suivies? Quelles sont les conséquences de l'absence de contrôle de la circulation aérienne pour la sécurité de vos passagers et de votre équipage?

M. R. Cook: Vous comprenez, bien sûr, qu'un aéroport non contrôlé est beaucoup moins sûr qu'un aéroport où il y a un contrôle intégral. Si nous examinons les prévisions pour les années à venir, nous constatons que la circulation va augmenter énormément, surtout en ce qui concerne l'aviation générale et, lorsque ces aéroports non contrôlés desservent l'aviation générale, la situation ne peut qu'empirer.

Pour répondre à votre question quant à notre collaboration avec Transports Canada ou l'ACTA, nous aimerions qu'on nous consulte davantage, surtout avant l'étude des prévisions budgétaires afin que nous puissions être là et participer au choix des priorités dans les divers secteurs.

[Text]

The Chairman: You have three minutes left, Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Thank you. Are you saying, then, that, at the present time, when the Ministry of Transport decides where to put in the next air traffic control facility, if in fact they are doing so right now, they do not consult CALPA as to their priorities as to what airport they feel it should be put in? Have they not done that to date?

Mr. R. Cook: No, we have not been consulted. We have not been involved in that process at all.

Mr. McDermid: But you sincerely wish to be?

Mr. R. Cook: Yes, we would like to be.

Mr. McDermid: Okay. I have just a couple of minutes left. I will switch to the Dubin inquiry, if I might, for just a moment. We are all waiting for it. The excuse we have been handed for the last few weeks is that it is in translation: that excuse will not last much longer. We are all looking forward to the results of that and I am sure this committee will be studying it with great interest.

CALPA made many recommendations and observations on the efficiency of the infrastructure of the air traffic control system. Under the current amounts listed in the main estimates for the air program, do you think the amounts they have in there are sufficient, in your opinion, to correct the deficiencies?

Mr. R. Cook: I cannot really answer very intelligently on that. I have at the outset to say no, not knowing what the recommendations will be. But after spending the amount of time and energy at that Dubin Commission, our association feels that already some positive things have taken place as far as the total infrastructure is concerned and we look forward to the recommendations of Justice Dubin sorting out a lot of the other problems and changes being required. As for the recommendations that he comes up with, certainly those are going to have to be costed out and there will have to be a decision made as to where they fit into the present programs and where they will perhaps require changes in policy. That will all have to be done prior to an implementation.

In that we have spent so much time and we are the users of the total system, we would like very much to be part of a review committee or an implementation team or something where we could have some input into that decision-making.

Mr. McDermid: A final question and then I will pass. Do you feel that air safety should be lumped in with other programs, that it should be treated the same way as other programs where there may be some cutbacks or some holding the lines? Or do you feel that we must set that aside—and I know you have a vested interest; I appreciate that, but I would like you to look at it as objectively as possible—that in fact we are somewhat behind in the safety program and that we have a

[Translation]

Le président: Il vous reste trois minutes, monsieur McDermid.

M. McDermid: Merci. Voulez-vous dire, alors, que, pour le moment, quand le ministère des Transports décide de mettre en place de nouvelles installations de contrôle de la circulation aérienne, il ne demande pas à la CALPA quel est, selon elle, l'aéroport qui doit être doté de ces installations en priorité? L'a-t-il fait jusqu'ici?

M. R. Cook: Non, nous n'avons pas été consultés. Nous n'avons jamais eu notre mot à dire.

M. McDermid: Mais vous le souhaiteriez, sincèrement?

M. R. Cook: Oui, nous le voudrions.

M. McDermid: D'accord. Il me reste seulement une minute ou deux. Si vous le permettez, je voudrais parler un instant de la Commission d'enquête Dubin. Nous attendons tous son rapport. On nous fait patienter depuis plusieurs semaines en nous disant que sa traduction n'est pas terminée: cette excuse ne tiendra plus bien longtemps. Nous attendons tous de voir ce que cela donnera et je suis sûr que le comité va étudier ce rapport avec beaucoup d'intérêt.

L'ACPLA a fait de nombreuses recommandations et observations quant à l'efficacité de l'infrastructure du système de contrôle de la circulation aérienne. Estimez-vous que les sommes prévues dans le budget principal des dépenses pour le programme aérien sont suffisantes pour remédier aux défauts du système?

M. R. Cook: Je ne peux pas vraiment répondre à cette question en toute connaissance de cause. A priori, je dois dire non, ne sachant pas quelles seront les recommandations. Néanmoins, après avoir consacré beaucoup de temps et d'efforts à l'enquête de la Commission Dubin, notre association estime que certaines mesures positives ont déjà été prises en ce qui concerne l'ensemble de l'infrastructure et nous espérons que les recommandations du juge Dubin mettront en lumière un tas d'autres problèmes à régler et de changements à apporter. Il faudra certainement établir le prix de revient de ces recommandations et décider de la façon de les intégrer dans les programmes actuels et des changements à apporter éventuellement aux lignes de conduite. Cela devra être fait avant l'application des recommandations.

Comme nous avons consacré énormément de temps à cette question et que nous sommes les utilisateurs de l'ensemble du système, nous voudrions beaucoup faire partie d'un comité d'étude, d'une équipe de mise en œuvre ou d'un groupe quelconque où nous pourrions donner notre avis quant aux décisions à prendre.

M. McDermid: Une dernière question. Pensez-vous que la sécurité aérienne doit être intégrée dans d'autres programmes et qu'elle puisse faire l'objet, elle aussi, de réductions budgétaires ou de restrictions quelconques? Ou bien estimez-vous que c'est un secteur à part—je sais que cela vous concerne directement, je le comprends, mais je voudrais que vous soyez aussi objectif que possible—et qu'en fait, c'est un domaine où nous avons beaucoup de retard à rattraper et qui ne devrait pas être touché par le programme d'austérité du gouvernement?

[Texte]

lot of catching up to do and that it should fall outside the restraint program of government?

Mr. R. Cook: When the interest encompasses survival, we certainly would like to see it set outside very definitely, yes.

Mr. McDermid: But is air safety in such trouble in Canada today that it needs a shot in the arm, it needs that extra push to get us back to a safe operating level? We were told this morning that we are short 58 controllers in Toronto and that—and I may be corrected on this—it may be that the only controlled airport that is up to standards in Winnipeg. That frightens me as a passenger. That is why I am asking: Does it, in your opinion, need that extra shot now? Are we in so desperate a situation that we have to do something and do it quickly?

Mr. R. Cook: Yes, we have to do something. Obviously, the deficiencies in the system brought about the Dubin Commission. That was the very reason for it: perceived deficiencies in the system. We are hopeful that the recommendations that come out of that will bring the system back to the level that it should be at.

Mr. McDermid: Thank you, Captain Cook.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Captain Cook is one who has circumnavigated the world many more times than the other one did.

I would like to ask Captain Cook: In the preparation of your submission to this committee and to the Dubin Commission and in the continuing operations of your association, do you carry on frequent and close consultation and discussion with other air groups, such as the air traffic controllers and the flight attendants? Do you work together in arriving at conclusions or supporting one another's submissions and this sort of thing?

Mr. R. Cook: Not really. We do have meetings. Certainly my colleague Bill Robertson down here and I talk on the phone once in a while, but on a very informal basis. There is no formal meeting of the particular groups, no.

Mr. Benjamin: The reason I was asking that, Mr. Chairman, is because of a quote from the opening statement of Captain Cook that the air side has outstripped the ground side, the ground side being, for example, this morning the air traffic controllers. You really cannot separate the two when you are talking about safety. Would it not be desirable that the different associations; CALPA, the air traffic controllers, the flight attendants, for that matter, and any others involved in the air industry... It would seem to me you would have more muscle in terms of the common objectives that all of you have, if there was some meeting of minds on the various issues, whether it is a JET system or whether it is duties the pilots have. Is there not any move amongst the various organizations in the industry, employees, to work at that?

• 1615

Mr. R. Cook: I think you have probably made quite a valid point. There has not been any great move in that particular

[Traduction]

M. R. Cook: Comme c'est une question de survie, nous tenons certainement à ce que ce domaine ne soit pas touché par les mesures d'austérité, en effet.

M. McDermid: La sécurité aérienne est-elle à ce point lamentable au Canada que nous avons besoin d'un coup de fouet, d'autres stimulants pour établir des normes de sécurité satisfaisantes? On nous a dit ce matin qu'il manquait 58 contrôleurs à Toronto et—corrigez-moi si je fais erreur—que Winnipeg était peut-être le seul aéroport qui répondait aux normes. En tant que passager, cela me fait très peur. C'est pourquoi je vous demande si, à votre avis, nous avons besoin d'un coup de fouet? La situation est-elle à ce point désespérée qu'il faut faire quelque chose et rapidement?

M. R. Cook: Oui, il faut faire quelque chose. De toute évidence, la Commission Dubin a été mise sur pied à cause des défauts du système. On a constaté certaines lacunes et c'est pour cela qu'elle a été chargée de mener enquête. Nous espérons que ses recommandations permettront de rétablir des normes satisfaisantes.

M. McDermid: Merci, monsieur Cook.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Le capitaine Cook a fait le tour du monde bien plus souvent que son illustre homonyme.

Je voudrais lui poser la question suivante: pour préparer votre mémoire à notre comité et à la Commission Dubin et dans le cadre des activités courantes de votre association, avez-vous été souvent appelé à discuter avec d'autres groupes comme les contrôleurs de la circulation aérienne et les agents de bord? Travaillez-vous de concert, par exemple pour aboutir à certaines conclusions ou justifier réciproquement vos mémoires?

M. R. Cook: Pas vraiment. Nous nous rencontrons à l'occasion. Mon collègue, Bill Robertson, qui est ici, et moi-même, discutons de temps en temps au téléphone, mais cela n'a rien d'officiel. Nos groupes ne se réunissent pas de façon officielle, non.

M. Benjamin: Si je pose la question, monsieur le président, c'est parce que M. Cook a déclaré en prenant la parole que les activités aériennes l'emportaient sur les activités au sol et, par activités au sol, on entend, par exemple, celles des contrôleurs de la circulation aérienne qui ont comparus devant nous ce matin. Lorsqu'on parle de sécurité, on ne peut pas vraiment dissocier ces deux choses. Ne serait-il pas souhaitable que les diverses associations, l'ACPLA, les contrôleurs de la circulation aérienne, les agents de bord et tous les autres intéressés... A mon avis, il vous serait plus facile d'atteindre vos objectifs communs si vous vous mettiez d'accord sur les diverses questions, qu'il s'agisse du système JETS ou des responsabilités des pilotes. Les diverses associations d'employés ne s'orientent-elles pas dans cette voie?

M. R. Cook: Vous avez sans doute soulevé une bonne question. Rien de vraiment concret n'a été fait dans ce

[Text]

area. You mentioned the air traffic controllers. You mention also the flight attendants. We are dealing with many many associations, unions, starting with the despatchers and mechanics, everybody, so there are many many associations that we are talking with and involved with.

Mr. Benjamin: The reason I am wondering is because when the Minister of Transport and the Air Administration make decisions to, for example, implement a JET system, in spite of the expertise provided by, for example, the air traffic controllers in terms of its deficiencies and warnings about it, would seem to me it would be in the best interest of, and incumbent upon, the pilots, as well, to take part in that process before a department or a government gets into something such as that. That is the only point I am trying to make. I am not trying to start an argument with you.

Another area is safety. What has been happening with the reduction, restrictions and restraint on fire-fighting capabilities? Do you have anything to the Dubin Commission, or anywhere else, on this? That is here.

Mr. R. Cook: Yes.

Mr. Benjamin: Okay, I have not had a chance to read it and I am feeling my way around.

I notice, and again I hope I am getting a wrong impression, but I have just quickly glanced through several pages in various parts of what you have submitted to the Dubin Commission. I notice in almost probably every section, when you say FAA, you are referring to the Federal Aviation Administration of the United States?

Mr. R. Cook: Yes.

Mr. Benjamin: Well let us use a for instance. On the automatic landing system for the 727 that the FAA ordered and which American Air Line Pilots Association regard that as a safety hazard, and without having reads all this, am I to take it that this sort of certification of an automatic landing system by the American aviation administration, is sort of automatically followed by the Canadian one?

Mr. R. Cook: That is quite correct; that, normally, we do, in Canada, validate that which is certified in the U.S. With regard, I think, to what you are referring to, the auto-land system that is referred to in our report, it is to do with using the auto-land under very limited weather conditions; CAT-3-A weather conditions.

The Chairman: May I interrupt you for just a minute. I hope I do not lose your trend of thought. Would you explain CAT-3-A, if you can do it briefly?

Mr. R. Cook: That is a category of weather, and what it boils down to is landing with a ceiling of 100 feet and a horizontal visibility of 1200 feet; coming down to those low limits.

The Chairman: Thank you, Captain. I think it is important, in our record, that that be explained.

Mr. Benjamin: Captain Cook, the category 3 here as it pertains to 737s and DC-9s, your horizontal of 700 feet and

[Translation]

domaine. Vous avez parlé des contrôleurs de la circulation aérienne. Vous avez également mentionné les agents de bord. Nous entretenons des rapports avec un très grand nombre d'associations et de syndicats en commençant par les régulateurs et les mécaniciens, avec tout le monde, si bien que nous parlons et nous collaborons avec un très grand nombre d'associations.

M. Benjamin: Je me pose la question, car lorsque le ministre des Transports et l'Administration des transports aériens décide, par exemple, de mettre en place un système JETS malgré l'avis éclairé des contrôleurs de la circulation aérienne, par exemple, qui signalent ses lacunes, je pense que les pilotes ont tout intérêt à dire ce qu'ils en pensent, et qu'ils en ont également le devoir, avant qu'un ministère ou qu'un gouvernement ne s'embarque dans ce genre de chose. C'est tout ce que j'essaie de faire valoir. Je ne cherche pas à contester quoi que ce soit.

Il y a aussi la sécurité. Quelles sont les conséquences des réductions budgétaires, des restrictions et des mesures d'austérité sur les services de lutte contre les incendies? Avez-vous présenté un mémoire à la Commission Dubin ou ailleurs à ce sujet? Je l'ai ici.

M. R. Cook: Oui.

M. Benjamin: Je n'ai pas eu l'occasion de le lire et j'essaie de m'y retrouver.

Je remarque, et encore une fois, j'espère me tromper, mais j'ai seulement parcouru rapidement plusieurs pages dans diverses parties du mémoire que vous avez présenté à la Commission Dubin. Je remarque que, pratiquement partout, lorsque vous mentionnez la FAA, vous voulez parler de la Federal Aviation Administration des États-Unis?

M. R. Cook: Oui.

M. Benjamin: Prenons un exemple. Si nous prenons le système d'atterrissage automatique du 727 commandé par la FAA et que la American Air Line Pilots Association considère dangereux, dois-je comprendre, même si je n'ai pas tout lu, que l'administration canadienne approuve automatiquement ce genre de système d'atterrissage s'il obtient l'approbation de l'administration américaine?

M. R. Cook: En effet; généralement, nous autorisons ce qui est approuvé aux États-Unis. Pour ce qui est du système dont vous parlez, le système d'atterrissage automatique mentionné dans notre rapport, il s'agit de son utilisation dans certaines conditions climatiques bien précises, des conditions CAT-3-A.

Le président: Puis-je vous interrompre un instant. Je voudrais être sûr de bien vous suivre. Pourriez-vous nous expliquer brièvement ce que signifie CAT-3-A?

M. R. Cook: Cela désigne certaines conditions climatiques et, en fait, revient à atterrir avec un plafond de 100 pieds et une visibilité horizontale de 1,200 pieds; il s'agit des limites dans lesquelles l'appareil peut atterrir.

Le président: Je vous remercie. Je crois important de l'expliquer dans notre compte rendu.

M. Benjamin: Monsieur Cook, pour les 737 et les DC-9, la catégorie 3 correspond ici à une visibilité horizontale de 700

[*Texte*]

decision height of 50 feet. I presume that is what you mean and it varies according to the different kinds of aircraft?

Mr. R. Cook: Yes.

Mr. Benjamin: When the Ministry of Transport in Canada... And I presume this is sort of automatically approved and implemented, the similar things, as done by the Federal Aviation Administration in the United States. Is that correct?

Mr. R. Cook: Not quite. The one airline in Canada that is approved now, to operate to CAT-3 limits, we do not have ground facilities, in Canada, that will support CAT-3 limits. So it is only in Europe that this would apply. We do not have the ground facilities in Canada that we can operate to CAT-3 limits.

• 1620

Mr. Benjamin: I see; in Europe or the United States.

Mr. R. Cook: Yes.

Mr. Benjamin: Is there, in some instances at least, or on odd occasions, a sort of knee-jerk automatic acceptance by the Canadian aviation authorities, governmental authorities, of anything the American administration decides?

Mr. R. Cook: We think there are unique situations in Canada applying to Canadian airspace which would require our authorities not necessarily to rubber-stamp that which is certified in the U.S.

Mr. Benjamin: That is what I meant. In particular, we have arctic regions to fly in, much more desolate or isolated areas to fly over, et cetera.

Mr. R. Cook: Exactly.

Mr. Benjamin: The airline flight attendants have been making a lot of representations on safety measures as they pertain to the individual members when they are on duty in aircraft, regarding their seats and other items. Have you consulted with the flight attendants? Have you made representations as well, in support of their requests?

Mr. R. Cook: That is normally handled inter-airline. There are people in the pilot group who do meet with the representatives of the flight attendant group within the different airlines, and normally that is how those problems are resolved and that is the way that is corrected.

Mr. Benjamin: I am in support of what pilots and the controllers and the flight attendants have been saying to us in various ways on a number of occasions over the last number of years. I have always had the feeling that since the interests of all those groups, particularly controllers, pilots, and flight attendants, are so closely related and mutual—I do not want to be of the temerity to tell you how to run your own affairs, but I think it would be useful not only to your associations and members thereof but also to the country as a whole if you combined the muscle you have separately on a number of matters; for example, on what we are confronted with at the moment with the contentions of the air traffic controllers. I

[*Traduction*]

pieds et une hauteur de décision de 50 pieds. Je suppose que cela varie d'un appareil à l'autre?

M. R. Cook: En effet.

M. Benjamin: Lorsque le ministère des Transports du Canada... je suppose que nous adoptons automatiquement ces limites, du moment que la Federal Aviation Administration des États-Unis les a approuvées. Est-ce exact?

M. R. Cook: Pas tout à fait. Nous avons, au Canada, une compagnie aérienne autorisée à atterrir dans les limites CAT-3, mais nous n'avons pas les installations au sol lui permettant de le faire. Par conséquent, cela ne peut s'appliquer qu'en Europe. Nous n'avons pas, au Canada, les installations au sol nous permettant d'atterrir dans les limites CAT-3.

M. Benjamin: Je vois, cela vaut donc uniquement pour l'Europe ou les États-Unis.

M. R. Cook: En effet.

M. Benjamin: N'est-il pas vrai que, du moins dans certains cas ou à l'occasion, les autorités gouvernementales canadiennes acceptent automatiquement tout ce que décide l'administration américaine?

M. R. Cook: A notre avis, en raison du caractère particulier de notre espace aérien, dans certains cas, les autorités canadiennes ne devraient pas adopter automatiquement ce qui est approuvé aux États-Unis.

M. Benjamin: C'est ce que je voulais dire. Nous survolons notamment l'Arctique, des régions beaucoup plus désolées ou isolées.

M. R. Cook: Exactement.

M. Benjamin: Les agents de bord ont fait de nombreuses instances au sujet de leur sécurité à bord des appareils, de leurs sièges et de plusieurs autres questions. Les avez-vous consultés? Avez-vous également fait des instances pour appuyer leurs demandes?

M. R. Cook: Normalement, les représentants de diverses compagnies aériennes se consultent mutuellement. Des membres du groupe des pilotes rencontrent des représentants du groupe des agents de bord des diverses compagnies aériennes et c'est ainsi que nous réglons habituellement ce genre de problèmes.

M. Benjamin: Je suis d'accord avec ce que les pilotes, les contrôleurs et les agents de bord nous ont dit ces dernières années, de diverses façons et à de nombreuses reprises. Comme tous ces groupes, et surtout les contrôleurs, les pilotes et les agents de bord, ont des intérêts communs ou du moins qui se rejoignent, j'ai toujours pensé—je n'aurais pas le toupet de vous dire ce que vous devez faire, mais il serait utile non seulement pour vos associations et leurs membres, mais également pour l'ensemble du pays, que vous unissiez vos efforts; par exemple, en ce qui concerne les revendications qu'émettent actuellement les contrôleurs de la circulation aérienne. Il serait très utile, je pense, d'essayer de persuader les idiots du Conseil

[Text]

think that would be most helpful in endeavouring to persuade idiots in Treasury Board and other places to move a lot more quickly on a lot better quality and quantity of the facilities required for the maximum of operations in aviation in Canada.

Mr. R. Cook: Your point is well taken.

The Chairman: Your language is not parliamentary.

Mr. Benjamin: What did I say? What did I say?

The Chairman: You do not want me to repeat it now, Mr. Benjamin. Is that the end of your questioning?

Mr. Benjamin: Yes, that is fine, thanks.

The Chairman: Thank you.

Mr. Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Permettez-moi tout d'abord, monsieur Cook, de commencer mes remarques en disant que moi aussi, j'espère qu'on aura la chance de vous entendre, ici ou ailleurs, après la publication du rapport Dubin.

A l'époque où je m'occupais davantage, quasiment exclusivement des dossiers de transport, il me semblait que CALPA ou IFALPA avait une forme de code pour chaque aéroport au monde, une croix rouge, un cercle noir, une étoile, deux étoiles ou quatre étoiles, vous savez sûrement de quoi je parle, et cela concernait la sécurité dans les divers aéroports. Peut-être que vous pourriez de mémoire, si vous n'avez pas cela devant vous, nous dire quel est le niveau ou le degré de sécurité des aéroports principaux, disons Dorval, Mirabel, Malton et Vancouver.

Mr. R. Cook: Thank you, Mr. Deniger. That particular system has been a source of concern, a problem of ours. The system is one used by IFALPA, the international body, for identifying to the pilots of the world deficiencies in particular airports. You are quite right, it is a star system, black, red, orange, denoting different levels of problems at those airports. We have had some airports starred in Canada, but when you look at some of the airports that we fly into around the world, certainly our airports are by far superior. It is very difficult to get a standardization as far as a starring system is concerned. While we do have what we consider some deficiencies in Canada—runways, shortages of approach aids, navigational facilities and what have you—that we would like to see improved, they are better by far than some of the airports we are flying into in Africa, for instance.

• 1625

Mr. Deniger: I realize that, but are there still some that are starred?

Mr. R. Cook: I do not believe there are any Canadian airports starred at this time.

Mr. Herbie Herbert (Administrator, Technical and Safety, Canadian Airline Pilots Association): There is a report in now, but I think, as you mention, it is certain there are no serious deficiencies at any of the airports used by CALPA.

Mr. Deniger: I realize there might not be any serious deficiencies if you compare them to airports in Gabon. I want

[Translation]

du Trésor et d'ailleurs à agir beaucoup plus rapidement pour nous doter d'installations nettement supérieures et plus nombreuses afin d'assurer la sécurité aérienne au Canada.

M. R. Cook: Vous avez parfaitement raison.

Le président: Vos propos ne sont pas très parlementaires.

M. Benjamin: Qu'est-ce que j'ai dit?

Le président: Vous ne voudriez pas que je le répète, monsieur Benjamin. Avez-vous fini de poser vos questions?

M. Benjamin: Oui, merci.

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Deniger.

M. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

First allow me, Mr. Cook, to start with saying that I also hope that we will have another opportunity to listen to you, here or somewhere else, after the publication of the Dubin report.

When I was more concerned and almost exclusively with the transport issues, I felt that CALPA or IFALPA had a security code for every airport in the world: a red cross, a black circle, a star, two stars or four stars. You must know what I am talking about. Perhaps you could, from memory, if you do not have it here, tell us what is the security level in main airports, for instance, Mirabel, Malton and Vancouver.

M. R. Cook: Merci, monsieur Deniger. Ce système de codage nous a posé des problèmes. L'IFALPA, l'organisme international, utilise ce système pour signaler aux pilotes du monde entier, les défauts de certains aéroports. Vous avez parfaitement raison, des étoiles, noires, rouges, oranges, indiquent la gravité des problèmes dans les divers aéroports. Nous avons déjà eu droit à quelques étoiles, mais nos aéroports sont, sans aucun doute, nettement supérieurs à ceux d'autres pays. Il est très difficile d'avoir un système de codage vraiment normalisé. Même si nous estimons que nos aéroports présentent certaines lacunes auxquelles nous voudrions remédier en ce qui concerne les pistes, le manque d'aides à l'approche, d'installations de navigation, entre autres, ils sont nettement supérieurs à certains aéroports d'Afrique, par exemple.

M. Deniger: Je m'en rends bien compte, mais avons-nous encore certains aéroports marqués d'une étoile?

M. R. Cook: Je ne crois pas qu'il y en ait un seul, à l'heure actuelle.

M. Herbie Herbert (administrateur, Technique et sécurité, Association canadienne des pilotes de lignes aériennes): Un rapport vient d'être présenté à ce sujet, mais comme vous le dites, il est certain qu'aucun des aéroports utilisés par l'ACPLA ne présente de défauts graves.

M. Deniger: Évidemment, ils ne peuvent présenter de défauts graves si vous les comparez aux aéroports du Gabon.

[Texte]

to know if there are still some in Canada, as we are speaking today, that are starred and if there are, which ones.

Mr. R. Cook: No. There is a report in now to be handled by the IFALPA principal officers suggesting some deficiencies at some Canadian airports. How they handle that, I am not sure, but I am almost positive there are no Canadian airports starred at this time.

Mr. Deniger: This IFALPA report that you mentioned, have you had no input into it at all?

Mr. R. Cook: You are hitting an embarrassing point because it was one of our members, acting as a principal vice-president of IFALPA, who submitted this report prior to showing it to myself or the board of directors.

Mr. Deniger: Which member is that, Captain Cook? Surely, it is not a director.

Mr. R. Cook: He is the principal vice-president for IFALPA for this particular region.

Mr. Deniger: And his name is?

Mr. R. Cook: I am not sure we have to give his name.

Mr. Deniger: But I want to know. I am serious about this and I want to know his name.

Mr. R. Cook: Captain Ike Jones.

Mr. Deniger: Okay. One of the roles of CALPA is also labour negotiations, and you have mentioned the different airlines you represent. I was wondering if you could give us a rough outlook for the coming months as to the state of labour negotiations insofar as airlines and pilots are concerned. Are you presently negotiating? Are the contracts not yet expired? How is it going? What is the future? Will you be flying this year?

Mr. R. Cook: The labour situation within CALPA is actually very good at this time. We have very recently signed a 27-month agreement with Air Canada. We have just concluded negotiations and accepted a 24-month contract with CP Air. We are in the final stages of negotiations with Pacific Western Airlines. I expect an agreement there within the next week or so. We are getting ready to enter negotiations with Nordair at this time. EPA will follow that and Air Ontario will follow that.

Mr. Deniger: You have all the regional carriers except Quebecair. Have you made efforts to have Quebecair come under your wing? Has that been rejected? What is the union that represents the Quebecair pilots?

Mr. R. Cook: I am very pleased you asked that question. Presently it is the IAM that is representing them; they are the bargaining agents for Quebecair.

Mr. Deniger: IAM being . . . ?

Mr. R. Cook: International Aviation Machinists.

Mr. Deniger: Okay. Have you made any efforts to get them under your wing so that all the commercial pilots of major regional and national companies would be under one union?

[Traduction]

Je voudrais savoir si nous avons encore aujourd'hui des aéroports désignés par une étoile et, dans l'affirmative, lesquels.

M. R. Cook: Non. Les dirigeants de l'IFALPA ont reçu un rapport qui signale des lacunes dans certains aéroports canadiens. J'ignore quelles mesures ils prendront, mais je suis pratiquement certain qu'aucun aéroport canadien n'a d'étoile pour le moment.

M. Deniger: Avez-vous participé à la préparation du rapport dont vous parlez?

M. R. Cook: Vous posez une question embarrassante, car c'est un de nos membres qui, à titre de vice-président principal de l'IFALPA, a présenté ce rapport avant de le montrer au conseil d'administration ou à moi-même.

M. Deniger: De quel membre s'agit-il, monsieur Cook? Ce n'est certainement pas un des directeurs.

M. R. Cook: Il s'agit du vice-président principal de l'IFALPA pour cette région.

M. Deniger: Comment s'appelle-t-il?

M. R. Cook: Je ne sais pas s'il est bien utile de préciser son nom.

M. Deniger: Mais je voudrais savoir. Cette question m'intéresse sérieusement et je tiens à savoir son nom.

M. R. Cook: Il s'agit de Ike Jones.

M. Deniger: D'accord. L'ACPLA est également chargée des négociations syndicales et vous avez mentionné les diverses compagnies aériennes que vous représentez. Pourriez-vous nous donner un bref aperçu des contrats de travail que vous allez négocier au cours des mois à venir entre les pilotes et les diverses compagnies aériennes. Êtes-vous actuellement en négociations? Les contrats n'ont-ils pas encore expiré? Où en sont les choses? Que prévoyez-vous pour les mois à venir? Allez-vous voler cette année?

M. R. Cook: Pour le moment, les choses vont très bien à l'ACPLA. Nous avons signé récemment une convention de 27 mois avec Air Canada. Nous venons de terminer les négociations avec CP Air et d'accepter un contrat de 24 mois. Les négociations avec Pacific Western Airlines touchent à leur fin. J'espère que nous parviendrons à un accord d'ici la semaine prochaine. Nous nous apprêtons à entamer les négociations avec Nordair, puis avec EPA et Air Ontario.

M. Deniger: Vous avez tous les transporteurs régionaux à l'exception de Québecair. Avez-vous essayé d'obtenir l'affiliation des pilotes de Québecair? A-t-on rejeté vos propositions? Quel syndicat représente actuellement ces pilotes?

Mr. R. Cook: Je suis très content que vous ayez posé la question. Pour le moment, ils sont représentés par l'IAM. C'est ce syndicat qui négocie pour Québecair.

M. Deniger: IAM signifie . . . ?

M. R. Cook: Association Internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale.

M. Deniger: Très bien. Avez-vous essayé d'obtenir l'affiliation des pilotes de Québecair afin que tous les pilotes commerciaux des principales compagnies régionales et nationales soient regroupés dans le même syndicat?

[Text]

Mr. R. Cook: Quebecair made representation to us some three or four months ago. A large percentage of their pilots desired to join CALPA. We made the application to the CLRB and it is presently being investigated. We see no problems with that and hopefully within the next week or so Quebecair pilots will be part of the Canadian Airline Pilots Association.

Mr. Deniger: Good. In the papers you presented to Justice Dubin, which I just had a cursory look at, you have one that deals with accident investigations—I think it is chapter 2 of your thick book—and you deal at length with former Bill C-40, which was an independent investigation board. I had the impression that it was the wish of CALPA to have such a board. I am sorry that I did not have a chance to go, and I am not too sure I understand your reason. I was wondering if you could, in a very encapsulated way, tell us if you still want an independent investigation commission and if so, what was wrong with that one.

• 1630

Mr. R. Cook: Thank you, Mr. Deniger. Yes, it is a very high priority but I would ask Mr. Keenen to answer that. He has been working on it very, very extensively for some time.

The Chairman: Mr. Keenen.

Mr. John Keenen (Legal Counsel, Canadian Airline Pilots Association): Mr. Chairman, yes, I would be pleased to answer that. CALPA started to press for the development and introduction of an independent transport commission of enquiry or an independent accident investigating board probably back in 1970, and this is my third appearance personally before this committee. On my previous two appearances we were speaking solely to the independent transport commission of enquiry and the proposal for the introduction of such a commission.

We were pleased to see that the government at the time—and that was probably some five years ago, if not more—adopted in one of the throne speeches that particular proposal and said that they would present legislation setting up such a commission. Some years later Bill C-40 came out, and the predecessor, I think, to Bill C-40. We were pleased to see such legislation being presented. However, we felt there were a number of deficiencies in Bill C-40. Some of those deficiencies are set out in the approximately 30 pages of Tab II, and I will not go into them in too much detail unless you wish to query me on that.

For example, Bill C-40 proposed to have mandatory investigations before that commission only of fatal accidents. It was the view of the association that non-fatal accidents can sometimes produce more information and more important information—since a lot of the people who were there may still be alive—for accident prevention purposes and that these data should also be given to this independent commission.

We also felt that the commission should be able to initiate, on its own, investigation of certain trends in the aviation

[Translation]

M. R. Cook: Québecair nous a fait des instances il y a trois ou quatre mois. Un grand pourcentage de ses pilotes désirait s'affilier à l'ACPLA. Nous avons présenté une demande en ce sens à la Commission canadienne des relations de travail qui l'étudie actuellement. Nous ne prévoyons pas de problèmes et nous espérons que, d'ici une semaine ou deux, les pilotes de Québecair feront partie de l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes.

M. Deniger: Bien. Dans les documents que vous avez présentés au juge Dubin, et que j'ai parcourus très rapidement, il est question notamment des enquêtes sur les accidents—c'est, je crois, au chapitre deux de votre gros livre—et vous parlez longuement de l'ancien bill C-40 qui prévoyait l'établissement d'une commission d'enquête indépendante. J'avais l'impression que l'ACPLA désirait ce genre de commission d'enquête. Je regrette de n'avoir pas eu l'occasion d'y aller, mais je ne suis pas certain de bien comprendre vos raisons. Pourriez-vous nous dire, très brièvement, si vous voulez toujours une commission d'enquête indépendante et, dans l'affirmative, ce que vous reprochiez à celle-là.

M. R. Cook: Merci, monsieur Deniger. Oui, nous y attachons une importance primordiale, mais je demanderais à M. Keenen de répondre. C'est une chose à laquelle il travaille énormément depuis déjà quelque temps.

Le président: Monsieur Keenen.

M. John Keenen (conseiller juridique, Association canadienne des pilotes de lignes aériennes): Monsieur le président, je me ferais un plaisir de répondre à cette question. L'ACPLA demande l'établissement d'une commission d'enquête indépendante sur les transports ou sur les accidents depuis 1970 et, personnellement, c'est la troisième fois que je comparais devant ce comité. Les deux premières fois, il était seulement question de la mise sur pied d'une commission d'enquête indépendante sur les transports.

A notre grand plaisir, le gouvernement d'alors—cela remonte sans doute à cinq ans, sinon plus—a mentionné ce projet dans un des discours du trône en déclarant qu'il allait présenter une loi établissant cette commission. Quelques années plus tard, le gouvernement présentait le bill C-40. Nous étions satisfaits de la présentation de ce projet de loi, mais nous estimions, néanmoins, qu'il présentait un certain nombre de lacunes. Certaines d'entre elles sont exposées dans la trentaine de pages du tableau II et je n'entrerai pas dans tous les détails à moins que vous ne le vouliez.

Par exemple, le bill C-40 proposait que la commission enquête uniquement sur les accidents mortels. Notre association estimait que des accidents qui ne sont pas mortels peuvent parfois fournir davantage de renseignements étant donné qu'un grand nombre des personnes présentes sont toujours en vie, qu'elles peuvent fournir des renseignements permettant de prévenir des accidents et que ceux-ci devraient être également communiqués à la commission d'enquête indépendante.

Nous estimions également que la commission devait pouvoir décider elle-même d'étudier certaines tendances pour voir si

[Texte]

system to see whether there are deficiencies cropping up because of problems in the arctic regions. For example, there might be deficiencies in navigational aids there or in the type of equipment being used in the Arctic. They should have the right to initiate studies in that area. We felt that the commission should be allowed at the very least to make safety-related recommendations as a result of their investigations, and we felt that the bill restricted their right to make safety-related recommendations. CALPA feels there would be no one in a better position to make such recommendations than the body that has carried out the enquiry on the accident.

Mr. Deniger: The high importance that CALPA has in the past, and still now, attached to the strict confidentiality of accident reports and accident investigations is something that has always puzzled me. It seems that we are entering a period of access to information, and yet I do not see that mood in CALPA. I was wondering whether aviation has progressed to a point where CALPA would be more lax now in its strict request for privileged communications.

The Chairman: Mr. Keenen.

Mr. Keenen: I can reply to your question, Mr. Chairman, Mr. Deniger. One would have to look at the reason why, for example, cockpit voice-recorder tapes were introduced into aircraft. The reason for that was to assist accident investigators in finding the causal factors that led up to an accident and, most importantly, to prevent future accidents. For this reason the Canadian Airline Pilots Association has accepted that all their private communications—and we are not talking here about the aeronautical communications with a tower or an air traffic control centre; we are talking about all the communications in the cockpit—would be recorded on a regular basis. Every single conversation that goes on in an aircraft of a certain weight during flight would be recorded. We accept also that these tapes of conversations be used fully by the investigative body to arrive at conclusions that may prevent future accidents. However, in order to do this and in order to get candid information and in order to allow the pilots to be able to do their job without fear that their testimony may then end up in some tabloid out of context without having been properly analyzed by an investigative body, we feel that their use should be restricted to the accident prevention purpose.

• 1635

The same is true of statements after an accident made to aircraft accident investigators or officials of an independent body. I think it is all the more important there if you want to get as many candid statements as you can for the purpose of accident prevention. In an aircraft accident investigation, there are many instances when the questions asked are not straight questions that you would ask an eyewitness to the accident. Did you see the aircraft go from right or from left of the field? That is fine; there is no problem with that kind of statement. But, very often, other pilots will be interviewed, for example, about their feelings on certain facilities, about their feelings on certain standards and procedures of their employer. If their statements were not confidential, then there is a concern not that they would lie but that they may not be as forthcoming

[Traduction]

toute une série de problèmes n'était pas due à un équipement insuffisant, par exemple, dans la région de l'Arctique. Les aides à la navigation et le genre d'équipement utilisé dans l'Arctique pouvaient, par exemple, présenter certains défauts. La commission devait avoir le droit d'entreprendre une étude à cet égard. Nous estimions qu'elle devait au moins pouvoir faire des recommandations reliées à la sécurité, à la suite de ses enquêtes et que le projet de loi l'en empêchait. Personne n'est mieux placé, selon nous, pour faire ces recommandations, que l'organisme qui a enquêté sur l'accident.

M. Deniger: J'ai toujours été sidéré de voir que, par le passé, et encore maintenant, votre association tenait absolument à ce que les rapports d'accident et les enquêtes restent strictement confidentiels. La liberté d'accès à l'information semble devenir une réalité mais apparemment, l'ACPLA ne suit pas cette tendance. Je me demande si l'aviation a progressé au point où l'ACPLA pourrait se montrer un peu moins stricte en ce qui concerne le caractère confidentiel des renseignements.

Le président: Monsieur Keenen.

M. Keenen: Je peux répondre à votre question, monsieur Deniger. Il faut voir pourquoi, par exemple, on a installé des enregistreurs de conversations dans le poste de pilotage des avions. C'était pour aider les enquêteurs à découvrir les causes des accidents et surtout, pour éviter d'autres catastrophes. C'est pourquoi notre association a accepté que toutes les conversations privées soient enregistrées régulièrement, et il ne s'agit pas seulement des communications aéronautiques avec une tour ou un centre de contrôle, mais bien de toutes les paroles échangées dans le poste de pilotage. Toutes les conversations qui sont tenues, en vol, dans un avion d'un certain poids sont enregistrées. Nous acceptons également que les enquêteurs utilisent sans restrictions les enregistrements de ces conversations en vue d'éviter d'autres accidents. Néanmoins, pour obtenir des renseignements authentiques et pour permettre aux pilotes de faire leur travail sans avoir à craindre que leur témoignage puisse être publié dans un journal, hors de contexte, sans avoir été analysé par une commission d'enquête, nous estimons que ces enregistrements doivent être utilisés uniquement dans le but de prévenir les accidents.

C'est la même chose pour les déclarations faites à la suite d'un accident aux enquêteurs ou aux représentants d'une commission d'enquête indépendante. Cela me paraît extrêmement important si vous voulez obtenir le maximum de témoignages sincères afin de pouvoir éviter d'autres accidents. Dans ce genre d'enquête, on ne pose pas toujours des questions directes comme celles qu'on poserait à un témoin oculaire. Avez-vous vu l'avion arriver du côté droit ou du côté gauche? Ce genre de déclaration ne pose aucun problème. Mais très souvent, on va demander aux autres pilotes ce qu'ils pensent de certaines installations, de certaines normes et méthodes imposées par leur employeur. Si ces déclarations ne sont pas confidentielles, on peut craindre non pas que les pilotes men-

[Text]

with information that could possibly be useful for accident prevention.

Mr. Deniger: Except that I would think that, following any accident that involves, certainly, loss of life or damages, there would be a civil action. Of course, if I were the lawyer of one of the victims, I would love to get my hands on the report which would have all those nice, juicy, little comments that the pilots or whoever might have given. But I could obtain them by putting them in the box, so, if I could get them by putting them straight into the witness box, why can I not simply get them right off the bat?

Mr. Keenen: I think you have to balance two things there. You have to balance the interests of the victims but you also have to balance the interests of the future of aviation safety. The absolute necessity—and this has been testified to before the Dubin Commission by a number of people who are directly involved in accident investigation—is to obtain the maximum amount of information. If, as you say, the information can be duplicated in a civil action by calling individuals as witnesses, then you do not really need those statements that should otherwise be confidential, which is necessary to have as much candor in the investigation.

Mr. Deniger: You have just very adroitly turned around what I said except that I will tell you that, if a poor chap came to see me, sometimes my decision as to whether to sue or not would be made possibly on a comment by the pilot that says that the airport is unsafe, or a statement by the controller that said that a pilot was not obeying the rules. I think sincerely that there could be a lot more openness from the people involved in aviation when it comes to accident investigations. I fail to see why there is still such a degree of confidentiality.

We have the same in rail and I remember doing a lot of railway accident investigation work. I always felt quite guilty of the confidential nature of it, so I am not convinced, Mr. Keenen, by what you have told me. I can understand it, but it does not convince me.

Mr. Keenen: May I have one last opportunity on this point, Mr. Chairman?

The Chairman: Mr. Keenen.

Mr. Keenen: Of course, with an independent transport commission of inquiry, we presume that, if there is a public hearing held by the commission, whatever goes on at the public hearing will be in the public record including, of course, the report of the board, the commission or the commissioner. Now, if the commissioner, who will have access to the tapes, to the statements and so on, feels that any of these items are relevant to any of the causal factors leading up to the accident, then these will be part of the public record and victims, victims' estates and their representatives can then have access to them.

The Chairman: Thank you, Mr. Keenen. A final question.

Mr. Deniger: I was going to comment but we will deal with it another time.

[Translation]

tent, mais qu'ils ne fournissent pas aussi librement des renseignements permettant d'éviter d'autres accidents.

M. Deniger: Sauf qu'à la suite de n'importe quel accident ayant fait des victimes ou des dégâts matériels, il y aura poursuite devant les tribunaux. Bien sûr, si j'étais l'avocat d'une des victimes, j'aimerais beaucoup mettre la main sur le rapport contenant les commentaires des pilotes ou des autres témoins. Ce serait vraiment croustillant. Néanmoins, je pourrais également obtenir leurs commentaires en les citant à la barre. Par conséquent, si je peux les avoir en les citant à la barre des témoins, pourquoi n'est-il pas possible de les obtenir directement?

M. Keenen: Il y a deux choses à considérer. Vous avez, d'une part, les intérêts de la victime, et d'autre part, ceux de la sécurité aérienne. Il est absolument nécessaire d'obtenir le maximum de renseignements et un certain nombre de personnes qui participent directement aux enquêtes sur les accidents l'ont certifié à la Commission Dubin. Si, comme vous le dites, vous pouvez obtenir ces mêmes renseignements lors d'un procès en citant des témoins à la barre, vous n'avez pas vraiment besoin de ces déclarations qui, en toutes autres circonstances doivent rester confidentielles pour qu'elles puissent être faites en toute sincérité.

M. Deniger: Vous venez, fort adroitement, de me renvoyer la balle, mais je tiens à vous dire que, si un pauvre gars vient me trouver, dans certains cas, je déciderai qu'il vaut mieux ne pas poursuivre à moins qu'un pilote ait déclaré que l'aéroport n'était pas sécuritaire ou qu'un contrôleur ait dit qu'un pilote ne suivait pas le règlement. Sincèrement, je pense que les gens qui travaillent dans l'aviation devraient se montrer beaucoup plus coopératifs lorsqu'on enquête sur un accident. Je vois mal pourquoi on continue à s'entourer d'un tel mystère.

C'est la même situation dans les chemins de fer et je me souviens d'avoir participé à un grand nombre d'enquêtes sur des accidents ferroviaires. Le caractère confidentiel de ces enquêtes m'a toujours causé un sentiment de culpabilité et c'est pourquoi vous ne m'avez pas convaincu, monsieur Keenen. Je peux le comprendre, mais je ne suis pas convaincu.

M. Keenen: Puis-je ajouter une dernière chose, à ce sujet, monsieur le président?

Le président: Monsieur Keenen.

M. Keenen: Bien sûr, si nous avons une commission d'enquête indépendante sur les transports, nous supposons que, si cette dernière tient des audiences publiques, tout ce qui sera dit lors de ces audiences figurera dans les procès-verbaux y compris, bien sûr, le rapport de la commission ou du commissaire. Si le commissaire qui aura accès aux enregistrements, aux déclarations et au reste estime qu'un de ces témoignages permet d'établir les causes d'un accident, cela fera partie du dossier divulgué au public et les victimes, leur succession et leurs représentants pourront y avoir accès.

Le président: Merci, monsieur Keenen. Une dernière question.

M. Deniger: J'allais faire des commentaires, mais nous y reviendrons une autre fois.

[Texte]

The Chairman: I will put you down for the second round, if you like.

Mr. Deniger: Please.

The Chairman: Before we proceed with the next questioner, who is Mr. Ellis, may I just point out to members, for your information, that we discussed this morning the possibility of having another meeting before the end of May with the witnesses from CATCA. After discussions with representatives from the various parties, I found it impossible to come to an agreeable date before the end of May. Therefore the only undertaking I can give at this time is that we will try to find some method by which we can have such a meeting in June.

• 1640

Mr. Deniger: I hope the record will show that we were willing to listen to them on any date. Thank you.

The Acting Chairman (Mr. McDermid): It does now, Mr. Deniger.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, would it be possible, or would you consider it possible, that when we do Air Canada's annual report, we could call the air traffic controllers before us?

The Acting Chairman (Mr. McDermid): It is not the same but I will look at that possibility and get an expert opinion on it.

Mr. Benjamin: Okay.

An hon. Member: Get them in here, that is all. You can do it, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. McDermid): Well, we are a creature of the House, not vice versa; but I will do my best.

Mr. Ellis, please.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman.

I want to, just at the beginning, point out on behalf of our colleague, Mr. Forrestall—who has just left, unfortunately, just before the questioning got to me—that I want to support CALPA on their request for an independent accident inquiry board and that I know Mike Forrestall has had this as a private member's bill. He has been trying to get this through for, lo, these many years, and, as a kite flyer rather than a pilot, I support it very, very much.

Through you, Mr. Chairman, to our witnesses today, I have a broad range of questions and I want to, if I can, sort of jump around a little bit.

One of the things that JETS—which Mr. McDermid touched on—was supposed to do, was to handle flight plans, which it patently does not do; and instead of taking work away from the controllers, it, in fact, adds work to them. Is that a deficiency that bothers CALPA?

Mr. R. Cook: Thank you, Mr. Ellis. It is a concern, for sure, not knowing the intricacies of the JETS system. We found it rather amazing, at the Dubin commission, when we were advised that with the introduction of the JETS, it was going to require more controllers than were previously employed. We found that hard to understand.

[Traduction]

Le président: Je vais vous inscrire pour le deuxième tour, si vous voulez.

M. Deniger: S'il vous plaît.

Le président: Avant de laisser M. Ellis poser ses questions, je voudrais seulement faire remarquer aux membres du comité que nous avons envisagé ce matin la possibilité de demander à l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien de venir à nouveau témoigner d'ici la fin mai. Après en avoir discuté avec les représentants des diverses parties, j'ai constaté qu'il était impossible de s'entendre sur une date d'ici la fin mai. Par conséquent, je puis seulement promettre, pour le moment, que nous essaierons de trouver un moyen de tenir cette réunion en juin.

M. Deniger: Le compte rendu indiquera, j'espère, que nous étions prêts à les entendre n'importe quel jour. Merci.

Le président suppléant (M. McDermid): C'est fait, monsieur Deniger.

M. Benjamin: Monsieur le président, serait-il possible de demander aux contrôleurs de la circulation aérienne de venir témoigner lorsque nous étudierons le rapport annuel d'Air Canada?

Le président suppléant (M. McDermid): Ce n'est pas la même chose, mais je vais étudier cette possibilité et obtenir un avis autorisé à cet égard.

M. Benjamin: D'accord.

Une voix: Faisons les venir, c'est tout. Vous pouvez le faire, monsieur le président.

Le président suppléant (M. McDermid): Nous dépendons de la Chambre des communes, et non le contraire; mais je ferai de mon mieux.

Monsieur Ellis, s'il vous plaît.

M. Ellis: Merci, monsieur le président.

Pour commencer, je veux signaler, au nom de notre collègue, M. Forrestall—malheureusement, il est parti juste avant que mon tour n'arrive—que j'appuie l'ACPLA qui demande une commission d'enquête indépendante sur les accidents et que Mike Forrestall a présenté une mesure d'initiative parlementaire à ce sujet. Il déploie des efforts en ce sens depuis des années et même si je me contente de piloter des cerfs-volants, je l'appuie entièrement.

J'ai toute une série de questions à poser à nos témoins, par votre intermédiaire, monsieur le président, et, si possible, je voudrais aborder toutes sortes de sujets.

Le système JETS dont M. McDermid a parlé devait notamment s'occuper des plans de vol ce qu'il ne fait pas, manifestement; au lieu d'alléger la charge de travail des contrôleurs, en fait, il l'alourdit. Cela ennuie-t-il l'ACPLA?

Mr. R. Cook: Merci, monsieur Ellis. Cela nous ennuie, évidemment, mais nous ne connaissons pas tous les détails du système JETS. Nous avons été étonnés d'apprendre, au cours des audiences de la Commission Dubin, que la mise en place du système JETS allait nécessiter l'embauche d'un plus grand nombre de contrôleurs. Nous avons du mal à comprendre.

[Text]

Now, when the system is totally utilized, perhaps it will cut down on the workload, but we are not in a position to say just what that workload will be. But certainly, from the outset, we thought that it would be a labour-saving type of device.

Mr. Ellis: And, as I say, patently it just does not do that.

Mr. R. Cook: Right.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, through you; before I leave the air traffic controller portion of it, I have to say that I have on a number of different aircraft that I have flown in, and while sitting at the end of a runway in a major airport, heard the captain say that it is all air traffic control's fault. I am not at all sure that it is all air traffic control's fault every time and I am curious as to whether there is a rivalry there. Are we not all in the same business of trying to expedite flying in Canada? I am curious as to that comment being made—and I have heard it on more than one occasion.

Mr. R. Cook: Yes, I am sure you have, Mr. Ellis, as I, travelling in the back of airplanes, have heard it many times myself. It is something we are not happy to hear from our pilot members.

However, I think you must understand that there is a degree of frustration brought into the cockpit when the pilots, who are attempting to operate a flight as economically and efficiently as possible, are stuck at the end of the runway for any length of time or are subjected to tremendously long radar vectors on an approach to an airport that they were not really anticipating. This is a frustrating thing and probably the source of a lot of these comments.

But you are quite correct; it is not always the fault of air traffic control. As we have heard this morning, from Mr. Robertson, the deficiencies that they have in their equipment is probably a lot of the reason. But certainly, the air traffic controllers take the brunt of that type of criticism.

• 1645

Mr. Ellis: I have often wondered, given the superfine way that fuel is cut frequently on short hauls, for example, Toronto-Ottawa, Ottawa-Toronto, about sitting on the end of a runway for 25 or 35 minutes. Even at idle on a DC-9, it seems to me that the fuel level must be cut very, very fine. I am curious as to what that does to your safety factor at the end.

Mr. R. Cook: Mr. Ellis, because of the uncertainty, unreliability of the system as it is today, we are actually boarding extra fuel now to compensate for that. Just about all domestic flight legs now are carrying extra fuel to compensate for that unreliability.

Mr. Ellis: So what you are telling me, then, in fact, is that it is costing more money because you are transporting more fuel on every flight?

Mr. R. Cook: There is no question about it.

Mr. Ellis: We had heard some months, perhaps a year ago, about some of the problems—they were brought before the Dubin Commission inquiry—of certain legs of domestic flights, and of their being able to get away with a 15-minutes

[Translation]

Quand le système fonctionnera entièrement, peut-être réduira-t-il la charge de travail, mais nous ne sommes pas en mesure de dire à quel point. Néanmoins, au départ, nous pensions qu'il allait réduire les besoins de main-d'œuvre.

Mr. Ellis: Et, je le répète, il n'en fait manifestement rien.

Mr. R. Cook: C'est exact.

Mr. Ellis: Monsieur le président, avant de passer à un autre sujet, à l'occasion d'un certain nombre de voyages en avion, pendant que nous attendions en bout de piste, dans un grand aéroport, j'ai pu entendre le pilote dire que, si nous ne pouvions pas décoller, c'était à cause des contrôleurs de la circulation aérienne. Je ne sais pas si c'est toujours de leur faute et je serais curieux de savoir s'il n'y a pas là une certaine rivalité. Ne devons-nous pas tous essayer d'accélérer la circulation aérienne au Canada? Je suis curieux qu'on m'explique ce genre de commentaire que j'ai entendu à plusieurs reprises.

Mr. R. Cook: Je dois dire que je l'entends souvent, moi aussi, lorsque je voyage à l'arrière de l'avion. Nous n'aimons pas beaucoup entendre nos pilotes faire ce genre de commentaire.

Néanmoins, vous devez comprendre la frustration qu'ils éprouvent lorsqu'ils sont bloqués en bout de piste ou que le guidage radar prend beaucoup plus de temps que prévu lorsqu'ils approchent un aéroport alors qu'ils essaient de faire voler leur avion le plus économiquement et le plus efficacement possible. C'est vraiment frustrant et c'est sans doute ce qui motive la plupart de ces commentaires.

Mais vous avez raison; ce n'est pas toujours à cause des contrôleurs de la circulation aérienne. Comme M. Robertson nous l'a dit ce matin, les défauts que présente leur équipement y est sans doute pour quelque chose. Néanmoins, ce sont les contrôleurs qui récoltent toutes les critiques, c'est certain.

Mr. Ellis: Comme le carburant est souvent calculé au plus juste sur les petits parcours, par exemple Toronto-Ottawa, Ottawa-Toronto, je me suis souvent demandé comment l'avion pouvait rester en bout de piste pendant 25 ou 35 minutes. Même si les moteurs de DC-9 tournent au ralenti, je pense que le carburant doit être calculé au plus juste. Je serais curieux de savoir si, en fin de compte, cela ne compromet pas votre facteur de sécurité.

Mr. R. Cook: Monsieur Ellis, comme nous ne pouvons pas nous fier au système actuel, nous transportons du carburant supplémentaire en prévision de ce genre de chose. Pratiquement tous nos vols intérieurs transportent du carburant supplémentaire pour parer à ce genre d'imprévu.

Mr. Ellis: Par conséquent, cela revient à dire que cela coûte plus cher, car vous transportez davantage de carburant sur chaque vol?

Mr. R. Cook: Sans aucun doute.

Mr. Ellis: Il y a quelques mois, peut-être un an, nous avons entendu parler de certains problèmes soulevés devant la Commission d'enquête Dubin à propos de certaines étapes de vol intérieures pour lesquelles on se contentait d'une marge de

[Texte]

safety factor at the end. Now, a 15-minute safety factor is not bad on a DC-9 on a Toronto-Ottawa leg, but is what you are telling me now that the 15-minute factors are all gone and that we are boarding extra fuel every time?

Mr. R. Cook: Yes, we are boarding extra fuel on all the domestic legs now.

Mr. Ellis: That is interesting.

I thought I heard you make a comment—again, Mr. Chairman, through you to Captain Cook, I guess—when you were asked about the black star by Mr. Deniger, that CALPA is not flying into any black-starred airports. Did I hear that?

Mr. R. Cook: No, I do not believe that I said that. I said that, presently, there are no starred airports in Canada.

Mr. Ellis: Yes, I recall you said that; but I thought that prior to that, you had said that CALPA was not flying into any black-starred airports.

Mr. R. Cook: No, that is not the case.

Mr. Ellis: I would think that Los Angeles is still starred, is it not, among others?

Mr. R. Cook: Yes, it is. You are quite right. I was going to mention that.

Mr. Ellis: And Air Canada flies to L.A.

Mr. R. Cook: That is quite correct.

Mr. Ellis: Are there any other serious ones in North America?

Mr. R. Cook: I believe New York is still starred.

Mr. Ellis: How about Salt Lake City?

Mr. R. Cook: I am not familiar with Salt Lake City.

Mr. Ellis: It has got a pretty steep approach, because of the mountain range there.

Okay, it was just a minor point. I thought I heard you say that on the way by.

One that I would like to get into requires an opinion from you, and you may not want to comment on it. For a long time there has been discussion about twinning the north-south runway at Toronto International. In your opinion, how much would that help the congestion that we hear about there?

Mr. R. Cook: I think, quite often, that there is confusion as to the capabilities of airports, confusion perhaps because of the talk about the number of passengers that the terminals can handle versus the amount of traffic that the runways and ground facilities can handle. When you get wind in such a direction that you can only use the one runway, 1533—previously 1432—yes, there are long delays, and that particular facility is overtaxed when we get into that situation. A parallel runway certainly would be helpful.

Mr. Ellis: Would it be helpful to the point of making Toronto International more safe to fly into?

Mr. R. Cook: I cannot really say whether it would be safer or less safe. Right now, we are experiencing tremendously long vectors when that runway is a single runway operation. It is just a matter of extra time we are spending in the air before we can get an approach or a vector to that runway.

[Traduction]

sécurité de 15 minutes. Ce n'est peut-être pas si mal pour un DC-9 sur le vol Toronto-Ottawa, mais voulez-vous dire que cette marge de sécurité de 15 minutes ne joue plus et qu'on transporte chaque fois du carburant supplémentaire?

M. R. Cook: Oui, nous transportons maintenant du carburant supplémentaire sur tous les vols intérieurs.

M. Ellis: C'est intéressant.

M. Cook, lorsque M. Deniger vous a posé une question au sujet de l'étoile noire, j'ai cru vous entendre dire que l'ACPLA ne desservait aucun aéroport avec une étoile noire. Ai-je bien entendu?

M. R. Cook: Non, je ne pense pas avoir dit cela. J'ai dit qu'actuellement aucun aéroport canadien n'était marqué d'une étoile.

M. Ellis: Oui, je m'en souviens, mais je pensais qu'avant vous aviez dit que votre association ne desservait aucun aéroport marqué d'une étoile noire.

M. R. Cook: Non, c'est faux.

M. Ellis: Je suppose que Los Angeles, entre autres, a toujours son étoile, n'est-ce pas?

M. R. Cook: Oui, en effet, vous avez raison. J'allais justement le dire.

M. Ellis: Et Air Canada dessert Los Angeles.

M. R. Cook: C'est parfaitement exact.

M. Ellis: Y a-t-il d'autres aéroports dangereux en Amérique du Nord?

M. R. Cook: Je crois que New York a toujours son étoile.

M. Ellis: Et Salt Lake City?

M. R. Cook: Je ne connais pas cet aéroport.

M. Ellis: Son approche est assez raide à cause de la chaîne de montagnes.

Ce n'était pas très important de toute façon. J'ai cru vous entendre dire cela.

J'aimerais également obtenir votre avis sur une question et vous êtes libre de ne pas me répondre. On parle, depuis longtemps, de doubler la piste nord-sud à l'aéroport international de Toronto. A votre avis, dans quelle mesure cela remédierait-il à la congestion de cet aéroport?

M. R. Cook: Il y a assez souvent méprise, je pense, quant à la capacité des aéroports, peut-être parce qu'on parle à la fois du nombre de passagers que l'aérogare peut accueillir et du volume de circulation que permettent les pistes et les installations au sol. Lorsque le vent vient de telle ou telle direction, et que vous pouvez utiliser uniquement la piste 1533—anciennement la piste 1432—en effet, l'attente est longue et la piste devient surchargée. Il serait certainement utile d'avoir une piste parallèle.

M. Ellis: Serait-elle utile au point d'accroître la sécurité de l'aéroport international de Toronto?

M. R. Cook: Je ne peux pas vraiment dire si cela augmenterait ou réduirait la sécurité. Pour le moment, les vecteurs radars sont extrêmement longs, lorsque nous devons approcher cette piste. Nous devons passer plus de temps en l'air avant de pouvoir obtenir une approche ou un vecteur radar.

[Text]

Mr. Ellis: When you are using 1533, you are almost over Buffalo, sometimes?

Mr. R. Cook: That is quite correct, yes.

Mr. Ellis: Certainly you are almost impinging on the Buffalo control zone, though not at any altitudes that would concern you, I do not suppose.

• 1650

So really, you cannot say, then, whether or not twinning 1533 would be an item that would make some major difference in the safety factors at Toronto International; not that I am saying that Toronto International has a bad record; I think we are really very well off there.

Mr. R. Cook: As I mentioned earlier, with the traffic projections over the next decade, with the increase in traffic, certainly to be able to use two runways would be a safer operation.

Mr. Ellis: Finally, Captain Cook, if I may, through you, Mr. Chairman, I heard you again, and I stand to be corrected, make a comment with regard to general aviation into uncontrolled airports. I thought that you were saying that with general aviation going into uncontrolled airports together with airline traffic going in, there was an increase hazard. Is that what you were indicating a while back?

Mr. R. Cook: No, I was not. I am sorry if I misled you. Here our concern is more the increase in traffic going into the uncontrolled airports, just the numbers of airplanes. We are concerned about those airports that handle a mix of IFR and VFR traffic; we are concerned about that but, when referring to the smaller airports, the uncontrolled airports, I was referring strictly to the numbers. With the increase that is projected in general aviation, there will be more of these airplanes flying into these uncontrolled airports.

Mr. Ellis: Yes, I happen to be a supporter of general aviation, myself. I wonder whether the punitive charges against general aviation for flights into the four major Canadian airports is in fact forcing more flights into some of the uncontrolled airports or is that relevant at all?

Mr. R. Cook: That could well be a very valid observation.

Mr. Ellis: At least with general aviation going into the highly controlled airports, within reason they are under complete control.

Mr. R. Cook: Yes, into the major airports, of course.

Mr. Ellis: I will just have a quick look, Mr. Chairman, and see if there is anything else I want to cover.

Yes, there is one other area I want to get into before I give up my spot.

The Acting Chairman (Mr. McDermid): You have three minutes, Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Well, that is lots of time. I have a great deal of faith in CALPA, quite frankly, and I do not need to question them an awful lot on their activities but, CALPA asked the federal government to activate the Bonn declaration some time

[Translation]

M. Ellis: Lorsque vous utilisez la piste 1533, parfois, vous êtes pratiquement au-dessus de Buffalo?

M. R. Cook: C'est exact, en effet.

M. Ellis: Vous empiétez pratiquement sur la zone de contrôle de Buffalo, même si ce n'est pas à une altitude dangereuse.

Par conséquent, vous ne pouvez pas vraiment dire si l'on améliorerait sensiblement la sécurité à l'aéroport international de Toronto en doublant la piste 1533. Je ne veux pas dire que cet aéroport ait une mauvaise réputation. Je pense qu'il est assez sûr.

M. R. Cook: Comme je l'ai dit tout à l'heure, compte tenu des prévisions pour les dix prochaines années et de l'augmentation de la circulation aérienne, si vous pouvions utiliser deux pistes, ce serait certainement plus sûr.

M. Ellis: Enfin, je vous ai également entendu dire quelque chose, et si je me trompe, dites-le moi, au sujet de l'aviation générale dans les aéroports non contrôlés. Vous avez dit, je crois, que le danger augmentait du fait que l'aviation générale et les avions de ligne atterraient ensemble dans des aéroports non contrôlés. Est-ce bien ce que vous avez dit tout à l'heure?

M. R. Cook: Non. Si c'est ce que je vous ai laissé entendre, j'en suis désolé. Nous nous inquiétons surtout de l'augmentation du trafic dans les aéroports non contrôlés, de l'augmentation du nombre d'avions, tout simplement. Nous avons certaines inquiétudes au sujet des aéroports qui accueillent à la fois le trafic IFR et le trafic VFR. Cela nous inquiète, mais pour ce qui est des petits aéroports, des aéroports non contrôlés, j'ai fait allusion uniquement au nombre d'avions. Etant donné l'essor que doit prendre l'aviation générale, les aéroports non contrôlés accueilleront un plus grand nombre d'appareils.

M. Ellis: Je suis moi-même un défenseur de l'aviation générale et je me demande si les droits punitifs qu'on lui demande d'acquitter pour utiliser les quatre principaux aéroports du Canada ne l'oblige pas à recourir davantage aux aéroports non contrôlés?

M. R. Cook: Vous avez peut-être parfaitement raison.

M. Ellis: Au moins, lorsque l'aviation générale va dans des aéroports hautement contrôlés, elle fait l'objet d'un contrôle intégral.

M. R. Cook: Oui, dans les principaux aéroports, bien sûr.

M. Ellis: Monsieur le président, je vais seulement voir rapidement si j'ai d'autres sujets à aborder.

Oui, il y a une autre question que je désire soulever avant de céder ma place.

Le président suppléant (M. McDermid): Vous avez trois minutes, monsieur Ellis.

M. Ellis: Parfait, c'est plus de temps qu'il n'en faut. J'avoue faire entièrement confiance à l'ACPLA et je n'ai pas vraiment besoin de l'interroger longuement sur ses activités, mais il y a quelque temps, elle a demandé au gouvernement fédéral de

[Texte]

ago. To the best of your knowledge, are we still flying into any countries that refuse to prosecute or extradite hijackers?

Mr. R. Cook: Fortunately, to date I do not think it has applied to any of the Canadian carriers. I do not think that has come up where it did apply to us. I have to say that we are very pleased with the leadership the Canadian government have taken in exercising the procedures and what have you that came out of the Bonn declaration. They have shown leadership in this particular area and they have been very responsive to our queries on that particular issue.

Mr. Ellis: That is a good note to leave it on, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. McDermid): Thank you, Mr. Ellis. The next on the list is Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman. I have been looking at some of the statistics for the last 10 years or for a 10-year period from 1970 to 1979 inclusive. If we look at the hours flown in all operations in Canada, in 1970 there were approximately 2,693,000 hours; in 1978, this was almost doubled to 4,081,562 hours. The number of fatal accidents per 100,000 hours were 2.12 in 1970 and 2.28 in 1978. I draw out these statistics to ask the question. The impression given by some of the earlier statements made is that there is a serious deterioration in the safety element in the way we are operating. I know that one large aircraft with a large number of passengers could have a fatal accident and this could really blast the statistics off the record. In that some 10-year period, there were 6 years where there were no fatalities, one year in which there was one fatality. In 1979, for instance, on scheduled operations there was one fatal accident in which there were 17 lives lost, so the record for schedule airliners in Canada seems very good. It is in the private operations that, in 1979, there were 48 accidents and 86 deaths. And then the balance of fatalities occurs in contract operations, fixed-wing helicopters and so on. So from these statistics, am I right in drawing the conclusion that, at least in the heavy passenger traffic airliners, the safety level is being properly maintained?

• 1655

Mr. R. Cook: Thank you, Mr. Bockstael. As I said earlier, in my opening statement, our system in Canada is basically good. We are very proud of the accident rate, certainly over the last two or three years. We feel that we have a very good accident rate. However, we feel that we have to attain a zero accident rate and that is what we are striving for. We cannot become complacent knowing the system is not the best. There are many deficiencies and we, I think the pilots and controllers, have compensated in many ways for the deficiencies in the system. But as the airside continues to outstrip the groundside, we feel that there are to be more problems and, therefore, we have to address this very, very quickly to make sure we maintain at least the standard we have now, the safety standard, and aim toward that zero accident rate.

[Traduction]

donner suite à la déclaration de Bonn. A votre connaissance, desservons-nous encore des pays qui refusent de poursuivre ou d'extrader les pirates de l'air?

M. R. Cook: Heureusement, jusqu'ici, cela ne s'est appliqué à aucun transporteur canadien, je crois. Le problème ne s'est pas posé pour nous. Nous sommes très satisfaits, je dois dire, du leadership dont le gouvernement canadien a fait preuve en donnant suite à la déclaration de Bonn. Il a donné l'exemple dans ce domaine et a fort bien répondu à nos demandes à cet égard.

M. Ellis: Je termine donc sur cette note positive, monsieur le président.

Le président suppléant (M. McDermid): Merci, monsieur Ellis. C'est maintenant au tour de M. Bockstael.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président. J'ai examiné certains chiffres concernant ces dix dernières années ou la période de 1970 à 1979, inclusivement. Si nous prenons le nombre d'heures de vol total pour tout le Canada, en 1970, il atteignait le chiffre de 2,693,000; en 1978, ce chiffre avait pratiquement doublé, soit 4,080,562 heures de vol. Il y a eu 2.12 accidents mortels pour 100,000 heures de vol en 1970 et 2.28 en 1978. Ma question se base sur ces chiffres. Certaines déclarations qui nous ont été faites tout à l'heure portent à croire que la sécurité de nos opérations s'est sérieusement dégradée. Je sais que les statistiques pourraient changer du tout au tout si un gros avion transportant un grand nombre de passagers s'écrasait. Au cours de cette même période de dix ans, il y a eu six ans sans aucun accident mortel, et une année où l'on a enregistré un accident faisant une victime. En 1979, par exemple, il y a eu un accident faisant 17 morts, sur les lignes commerciales si bien que les statistiques sont excellentes pour ces dernières. Par contre, dans l'aviation privée, il y a eu, en 1979, 48 accidents et 86 décès. Quant aux autres accidents mortels, il s'agissait d'appareils loués, d'hélicoptères à voilure fixe, et ainsi de suite. Par conséquent, d'après ces statistiques, ai-je raison de conclure que le niveau de sécurité est satisfaisant, du moins pour ce qui est des avions de ligne transportant de nombreux passagers?

M. R. Cook: Merci, monsieur Bockstael. Comme je l'ai dit tout à l'heure, quand j'ai pris la parole, nous avons en général un bon système au Canada. Nous sommes très fiers du faible pourcentage d'accidents, en tout cas depuis deux ou trois ans. C'est un pourcentage très satisfaisant. Néanmoins, nous estimons qu'il faut le réduire à zéro et c'est le but que nous tâchons d'atteindre. Nous ne pouvons pas nous reposer sur nos lauriers, car nous savons que le système pourrait être meilleur. Il comporte de nombreux défauts et je pense que les pilotes et les contrôleurs ont fait beaucoup pour les compenser. Néanmoins, comme on continue à attacher plus d'importance à la navigation aérienne qu'aux activités au sol, nous estimons que les problèmes vont être plus nombreux et il faut donc y remédier très rapidement afin de maintenir au moins les normes de sécurité actuelles et d'essayer d'éliminer complètement les accidents.

[Text]

Mr. Bockstael: I am sure, Captain Cook, that this is what the Minister of Transport and the people in his administration are also aiming to do. It may be that in the short period of time we may be able to accomplish this.

Mr. R. Cook: Perhaps, Mr. Bockstael, I could just mention that there has been a lot of criticism but I think plaudits are due at time also. We have worked very closely with CATA, Transport Canada, consulted with them in particular areas—security, aero medical, transportation of dangerous goods, that type of thing, the airport emergency services. We have consulted very closely with them and we are very pleased with the results that we have obtained in those particular areas.

Mr. Bockstael: Thank you very much. That is all. I wanted to record those statistics, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Bockstael. Mr. Turner.

Mr. Turner: Captain Cook, do you represent Air Ontario of Great Shakes?

Mr. R. Cook: Yes sir, we do.

Mr. Turner: Are you satisfied with the type of service that that airline gives the people of that area? They dump you off in Toronto on a direct flight to London or a direct flight to Ottawa and nobody says a thing and otherwise the flight is terminated? Why, when you ask questions, does nobody give you an answer? If it is safety I would think that, as a union representative, you should be making inquiries why every other trip is terminated. Is it maintenance or what is it?

Mr. R. Cook: Mr. Chairman, unfortunately I am not privy to any of that information. I cannot answer that. I suggest perhaps Mr. Claxton would be able to answer those questions for you. We do represent their pilots, and as to their maintaining schedules and so on, I cannot answer that. I have no information.

Mr. Turner: Well, if I was a pilot and a member of your union...

The Chairman: Excuse me, Mr. Turner. In fairness to our witnesses... I must say that while I am not going to prevent you from putting your questions on the record and getting whatever information you can from these witnesses, in fairness, it seems to me that those are questions that should be more properly addressed to the Canadian Transport Commission, who regulate the airlines.

Mr. Turner: Is that going to be your answer then?

Mr. McDermid: I would rather have them cancel it on the ground than in the air, Charlie.

• 1700

Mr. Turner: So would I, but... I just want to know why. Is your union not concerned about it?

Mr. R. Cook: Well, I have no knowledge of why the flight was cancelled. Whether it be lack of load, whether indeed it was a mechanical problem, I do not know. But I am sure that the professional pilots of that airline would act in a responsible

[Translation]

M. Bockstael: Tel est également le but du ministre des Transports et de ses fonctionnaires, j'en suis sûr. Peut-être pourrons-nous y parvenir avant longtemps.

M. R. Cook: Monsieur Bockstael, je pourrais peut-être simplement mentionner qu'il y a eu de nombreuses critiques, mais qu'il faut savoir aussi parfois faire des louanges. Nous avons travaillé en collaboration étroite avec l'ACTA et Transports Canada et nous les avons surtout consultés dans des secteurs comme la sécurité, la médecine aéronautique, le transport des marchandises dangereuses, les services d'urgence des aéroports, etc. Nous les avons consultés à fond et nous sommes très satisfaits des résultats que nous avons obtenus dans ces domaines.

M. Bockstael: Merci beaucoup. C'est tout. Je voulais citer ces chiffres, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Bockstael. Monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur Cook, représentez-vous la compagnie Air Ontario de Great Shakes?

M. R. Cook: Oui.

M. Turner: Êtes-vous satisfait du genre de services que cette compagnie assure aux habitants de la région? Elle vous fait débarquer à Toronto alors que vous avez pris un vol direct pour London ou Ottawa et le vol s'arrête là sans que personne ne dise quoi que ce soit. Pourquoi personne ne vous répond quand vous posez des questions? Si c'est un problème de sécurité, j'estime qu'en tant que représentant syndical vous devriez demander pourquoi on annule un vol sur deux. Est-ce une question d'entretien ou quoi?

M. R. Cook: Monsieur le président, malheureusement, je ne suis pas au courant. Je ne peux pas vous répondre. Je pense que M. Claxton pourrait peut-être répondre à vos questions. Nous représentons les pilotes de cette compagnie, mais pour ce qui est de l'entretien et du reste, je ne peux pas vous répondre. Je n'ai pas ces renseignements.

M. Turner: Si j'étais pilote et membre de votre syndicat...

Le président: Excusez-moi, monsieur Turner. Je ne veux pas vous empêcher de poser vos questions et d'obtenir de ces témoins tous les renseignements que vous pourrez, mais je pense que vous feriez mieux de poser ces questions à la Commission canadienne des transports qui régit les compagnies aériennes.

M. Turner: Vous ne pouvez donc rien dire de plus?

M. McDermid: Je préférerais que les vols soient annulés au sol plutôt qu'en l'air, Charlie.

M. Turner: Moi aussi, mais... Je voulais simplement savoir pourquoi. Cela ne préoccupe pas votre syndicat?

M. R. Cook: J'ignore pourquoi le vol a été annulé. Il n'y avait peut-être pas assez de passagers ou un problème mécanique, je n'en sais rien. Néanmoins, je suis certain que les pilotes professionnels de cette compagnie sont conscients de leurs

[Texte]

manner, and if the flight had to be cancelled then I would have to back them and support them in that professional decision.

Mr. Turner: What I would suggest is that the next time you negotiate a contract you bring this up, because there is definitely something wrong. Nobody can tell you why, not even you, the captain of the pilots, you cannot answer me. People are concerned. They want to know what is going on. If it happens in the air, what is going to happen? Are we going to take the same answer? We should know now what is going on with Air Ontario.

Mr. R. Cook: If the pilot is not able to answer I would suggest it would have to do with scheduling, and perhaps he would not be aware of the problems that existed.

Mr. Turner: The company will give you no answers, either, so that both sides . . . There is something wrong, and I object to it, because many people are concerned in southwestern Ontario with what is going on with that airline. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner.

That ends our first round of questioners. I have one name on my second round: Mr. Deniger.

Mr. Deniger: In your brief you talk about the airside of aviation outstripping the ground-side and you again indicated that the gap was widening and not narrowing. You then indicate in your brief the number of towers that operate 24 hours, and so and so forth. Would an increased number of controllers reduce that gap?

Mr. R. Cook: Oh, sure.

Mr. Deniger: Is that in your mind one of the greatest lacks in terms of reasons for that gap?

Mr. R. Cook: Certainly it is one of them. We spend tremendous sums of money in building and maintaining existing facilities and then we are now shutting them down maybe 8 to 10 hours a day. I feel that we have to get better utilization out of existing facilities, and if that requires more manpower then I guess that is the way we should be going.

Mr. Deniger: Is it your feeling that we should, in major airports with large traffic, say Malton, for example, encourage or basically try to discourage the general aviation, the small airplanes, the Cessnas and the 150s, the 172s, the planes that Mr. Ellis is so concerned with, and rightly so, because if I had one I would be concerned about them too? Is that something that we should encourage or discourage, always having in mind service to the public and safety?

Mr. R. Cook: I think you are trying to get me in trouble, Mr. Deniger.

The Chairman: Either that or getting Mr. Ellis on the second round. Captain Cook.

Mr. R. Cook: I have to answer in all honesty that the increase in small aircraft traffic is a problem around major airports. When we, flying the larger jet aircraft, have to sit on the ground for lengthy periods of time awaiting take-off because of the low performance of the smaller airplanes, that gives us problems and certainly concern. I can see that a

[Traduction]

responsabilités et s'ils ont estimé devoir annuler le vol, je ne puis qu'appuyer leur décision.

M. Turner: Je suggère que vous souleviez la questions la prochaine fois que vous négociez un contrat, car il y a certainement quelque chose qui cloche. Personne ne peut expliquer pourquoi, pas même vous. Les gens sont inquiets, ils veulent savoir ce qui se passe. Qu'arrivera-t-il se cela se produit en l'air? Va-t-on nous donner la même réponse? Nous devrions être en mesure de savoir maintenant ce qui se passe à Air Ontario.

M. R. Cook: Si le pilote n'est pas en mesure de répondre, c'est sans doute parce qu'il s'agit d'une question d'horaire et qu'il n'est peut-être pas au courant des problèmes.

M. Turner: La compagnie ne veut pas non plus donner d'explications si bien que, d'un côté comme de l'autre . . . Il y a quelque chose qui cloche et je ne suis pas d'accord, car bien des gens du sud-ouest de l'Ontario se demandent ce qui se passe dans cette compagnie. Merci.

Le président: Je vous remercie, monsieur Turner.

La première série de questions est donc terminée. J'ai un nom pour le deuxième tour. Monsieur Deniger.

M. Deniger: Dans votre mémoire, vous dites que la navigation aérienne l'emporte sur les activités au sol et vous avez répété que le fossé s'élargissait au lieu de rétrécir. Puis vous indiquez dans votre mémoire le nombre de tours qui fonctionnent 24 heures sur 24 et ainsi de suite. L'augmentation du nombre de contrôleurs permettrait-elle de rétrécir le fossé?

M. R. Cook: Certainement.

M. Deniger: Est-ce, à votre avis, une des principales raisons qui expliquent ce fossé?

M. R. Cook: En tout cas, c'en est une. Nous avons dépensé énormément d'argent pour construire et entretenir des installations et voilà que nous les fermons huit à 10 heures par jour. J'estime que nous devons mieux utiliser nos installations et s'il faut pour cela de la main-d'œuvre supplémentaire, je pense qu'il faut en embaucher davantage.

M. Deniger: Pensez-vous que nous devrions encourager l'aviation générale à utiliser les grands aéroports très fréquentés comme celui de Malton, ou, au contraire, l'en dissuader. Je veux parler des petits avions comme les Cessnas, les 150, les 172, les avions dont M. Ellis se soucie tant, et il a raison, car si j'en avais un, je m'en soucierais également. Devrions-nous les encourager à utiliser ces aéroports ou, au contraire, les en dissuader en pensant toujours aux intérêts du public et à la sécurité?

M. R. Cook: Je pense que vous cherchez à m'embarrasser, monsieur Deniger.

Le président: C'est peut-être aussi pour taquiner M. Ellis. Monsieur Cook.

M. R. Cook: Pour être honnête, je dois répondre que l'accroissement du nombre de petits avions pose un problème dans les principaux aéroports. Lorsque les gros avions doivent attendre longtemps avant de pouvoir décoller à cause de la lenteur des petits appareils, ce n'est pas sans nous poser des problèmes

[Text]

satellite airport handling the smaller aircraft would be a far better solution to that problem.

Mr. Deniger: In the Montreal area we have, of course, Saint-Hubert that has that facility. I am ignorant of Toronto. Does Toronto have a Saint-Hubert airport?

Mr. R. Cook: Well, they have Buttonville that is comparable, yes.

Mr. Deniger: And basically it has the same vocation, the same purpose.

Mr. R. Cook: Yes, the same proximity, yes.

Mr. Benjamin: Is that Downsview?

Mr. R. Cook: No, Buttonville.

Mr. Benjamin: What about Downsview?

Mr. R. Cook: That is military and does not handle small aircraft.

Mr. Deniger: I have no more questions.

The Chairman: That completes our questioning. I would like to take this opportunity to thank our witnesses for their appearance here today. I think your testimony has been very helpful and very positive in nature. I hope we will be able to fulfil your stated objective of having you back at some point in the future to discuss the Dubin report. I know members of this committee are very anxious to see it and to study it in detail. It is the purpose of the committee to improve transportation in the country, so we will be anxious to see that.

• 1705

Having said that, I want to remind members that the next meeting of our committee is at 8.00 p.m. today, when we shall have the Canadian Owners and Pilots Association representatives as witnesses.

The meeting is adjourned to the call of the Chair.

EVENING SITTING

• 2011

The Chairman: Order, please. Members of the committee, we are resuming the order of reference we have been dealing with all day; namely, Votes 50 and 55 under the Air Transportation Program.

This evening it is my pleasure to welcome to the committee, Mr. Russell Beach, President, and Mr. Bill Pepler, General Manager, from The Canadian Owners and Pilots Association. At this time I would invite Mr. Beach to make his opening statement.

Mr. Russell Beach (President, The Canadian Owners and Pilots Association): Thank you very much, Mr. Chairman. We are very pleased to have the opportunity to be here to make a presentation to the committee and to discuss what we think are some of the problems that face general aviation in Canada.

The Canadian Owners and Pilots Association has a membership of close to 20,000 Canadian pilots and aircraft owners. COPA is one of a number of groups that make up the

[Translation]

ni sans nous inquiéter. Il vaudrait beaucoup mieux, je pense, avoir un aéroport satellite pour les petits avions.

M. Deniger: Dans la région de Montréal nous avons, bien sûr, ce genre d'aéroport à St-Hubert. J'ignore ce qu'il en est à Toronto. Y a-t-il un aéroport comme celui de St-Hubert à Toronto?

M. R. Cook: Oui, il y a celui de Buttonville.

M. Deniger: Et il a à peu près la même vocation, le même but.

M. R. Cook: Oui, il est situé à une distance comparable.

M. Benjamin: S'agit-il de l'aéroport de Downsview?

M. R. Cook: Non, de Buttonville.

M. Benjamin: Et celui de Downsview?

M. R. Cook: C'est un aéroport militaire qui ne reçoit pas les petits avions.

M. Deniger: Je n'ai pas d'autres questions.

Le président: Nos questions sont donc terminées. Je voudrais en profiter pour remercier nos témoins d'être venus ici aujourd'hui. Je crois que votre témoignage a été très utile et très positif. J'espère que nous pourrions vous faire revenir, comme vous le souhaitez, pour discuter du rapport Dubin. Je sais que les membres du comité ont grand hâte de le lire et de l'étudier en détail. Nous sommes là pour améliorer le transport au Canada et nous avons donc grand hâte de voir ce rapport.

Cela dit, je tiens à rappeler aux membres du comité que nous tiendrons notre prochaine séance à huit heures ce soir et que nous entendrons les témoignages des représentants de la Canadian Owners and Pilots Association.

Le président lève la séance.

SÉANCE DU SOIR

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Messieurs, nous allons reprendre l'étude que nous avons interrompue cet après-midi, à savoir celle des crédits 50 et 55 du programme de transports aériens.

Ce soir, j'ai le plaisir de souhaiter la bienvenue à M. Russell Beach, président, et à M. Bill Pepler, directeur général de la Canadian Owners and Pilots Association. Je vais sans plus tarder inviter M. Beach à faire sa déclaration préliminaire.

M. Russell Beach (président de la Canadian Owners and Pilots Association): Merci beaucoup, monsieur le président. Nous sommes très heureux d'avoir l'occasion de nous adresser à vous et de discuter ensemble de certains des problèmes auxquels fait face l'aviation générale au Canada.

La COPA (Canadian Owners and Pilots Association) regroupe près de 20,000 pilotes et propriétaires d'avions canadiens. Elle constitue l'un des nombreux groupes qui composent

[Texte]

general aviation community. Some of the others are the Air Transport Association of Canada, The Canadian Business Aircraft Association, The Air Industries Association of Canada, The Royal Canadian Flying Clubs Association, The Experimental Aircraft Association of Canada, The Flying Farmers, The 99's, and others.

It is a common practice that these organizations co-operate in supporting the positions taken by the others when their common interests are at stake, but that is not always. Time did not permit COPA to seek formal endorsement of the position taken in this brief, but we wish to state that we have confidence that these other organizations would agree with our fundamental concerns. As such, these views would speak for the hundreds of thousands of Canadians who are the customers and who earn their livelihood in the aviation industry which itself contributes many billions of dollars to the Canadian economy.

While all of these associations have much in common through their common interest in aviation, each has its own particular focus, and the focus of COPA is on private aviation. It provides services and represents all those people who use aircraft for personal purposes, whether for business or pleasure, in much the same way as the Canadian Automobile Association represents and serves those who use automobiles for personal purposes.

COPA recognizes that Transport Canada is a large department with a complex and difficult mandate. There are a great many dedicated people working within that huge bureaucracy and, in general, they discharge their responsibilities very well. There are still, however, far too many examples of actions by Transport Canada which not only harm aviation but are also inefficient and wasteful of resources. Transport Canada is not the only culprit, of course. Revenue Canada has also come out with measures that are not only harmful but also display gross ignorance of aviation and of economic and political realities. However, this brief is restricted to Transport Canada and its estimates.

• 2015

Examples to support our position abound. There are well known examples such as the ELT fiasco. There are less known examples such as the case of installing an encoding altimeter which enhances safety but is deemed a major modification; as such, it requires a Category "B" air Engineer to approve the installation and also the approval of a Transport Canada regional aeronautical engineer along with a \$100 fee. In the United States, any licensed airplane mechanic can perform and certify such an installation.

At the other extreme, there are examples of major concerns that are difficult to get a handle on, such as the general attitude of Transport Canada toward general aviation where we are made to feel we are second-class citizens.

[Traduction]

la communauté canadienne de l'aviation comme: l'Air Transport Association of Canada, la Canadian Business Aircraft Association l'Air Industries Association of Canada, la Royal Canadian Flying Clubs Association, l'Experimental Aircraft Association of Canada, les Flying Farmers, les Ninety-Nines, etc.

Il est courant que ces organisations appuient les positions adoptées par les autres quand l'intérêt commun est en jeu. Faute de temps, nous n'avons pu obtenir leur appui officiel quant à la position énoncée dans le présent mémoire, mais nous sommes convaincus que les autres organisations partageraient nos principales préoccupations. Par conséquent, nos points de vue traduisent l'opinion des centaines de milliers de Canadiens, qui sont les clients, qui gagnent leur vie au sein de l'industrie de l'aviation, laquelle injecte dans l'économie canadienne des milliards de dollars.

Bien que toutes ces associations aient beaucoup en commun du fait de leur intérêt à l'égard de l'aviation, chacune est caractérisée par une sphère d'activités qui lui est propre. Pour sa part, la COPA s'intéresse surtout à l'aviation privée. Elle sert et représente tous ceux qui utilisent un avion à des fins personnelles, qu'il s'agisse d'affaires ou de loisirs, tout comme le fait l'Association canadienne de l'automobile pour les automobilistes.

La COPA reconnaît que Transports Canada est un vaste ministère dont le mandat est à la fois complexe et difficile. De nombreuses personnes consciencieuses travaillent au sein de cette vaste administration et s'acquittent en général très bien de leurs responsabilités. Toutefois, on note encore de fort nombreux cas où Transports Canada prend des mesures qui non seulement portent préjudice à l'aviation mais qui sont inefficaces et représentent par ailleurs un gaspillage de ressources. Évidemment, Transports Canada n'est pas le seul coupable. Revenu Canada a avoir pris des mesures qui non seulement sont préjudiciables mais dénotent encore une grossière ignorance de l'aviation et des réalités économiques et politiques. Cependant, le présent mémoire se limite à Transports Canada et à son budget.

Les exemples cités à l'appui de notre position sont nombreux. Il y a des exemples connus comme le fiasco de l'ELT. Il y en a aussi de moins connus comme l'affaire de l'installation de l'équipement de transmission automatique d'altitude-pression, qui améliore la sécurité. Mais, comme cet appareil est considéré comme une modification majeure, son installation exige l'approbation d'un ingénieur aérien de catégorie "B" et de l'ingénieur aéronautique régional de Transports Canada, moyennant un droit de \$100. Pourtant, aux États-Unis, tout mécanicien aéronautique agréé peut exécuter et certifier l'installation de cet équipement.

À l'autre extrême, il y a des exemples de cas difficiles à cerner comme l'attitude générale de Transports Canada envers l'aviation générale, où nous avons l'impression d'être des citoyens de deuxième ordre.

[Text]

In the interests of brevity, COPA will illustrate our general position by outlining only two examples: one, the application of landing fees to small aircraft; and two, the process of revalidation of licences related to medical examinations. COPA does not expect this committee to resolve these issues today, but we will continue to pursue their resolution in this and other forms.

Our purpose today is to ask this committee, while remaining sympathetic to Transport Canada's difficulties generally good record, to continue their vigilance in scrutinizing the expenditure plans of the department and their impact on all sectors of aviation, particularly on the large number of little guys who use aircraft every day as the most efficient transportation vehicle for their personal requirements.

Historically, landing fees have not been applied to small aircraft. The exception was a \$1 minimum fee at Canada's four largest airports which was raised to \$1.30 and then to \$1.65 as part of the general increases in all landing fees. It was recently increased by more than 300 per cent to \$5.

This fee has several detrimental impacts. It harms the business of the base operators who service aircraft and who are already paying high rents based on market value assessments rather than costs to Transport Canada for their establishments. It is like requiring a fee to be paid to enter a gas station before you can put gas in your car or get the oil changed. The situation is particularly ridiculous in the case of Dorval where the general aviation role is to increase as more scheduled traffic is shifted to Mirabel. At this rate, the companies that serve general aviation may not even be able to stay in business, or at least not at Dorval.

There is also an impact on safety. A pilot might skip a 10-minute test flight after some repair when it means another \$5 fee. Instead, he may be tempted to just load up and take off, or he might avoid one of these airports even though in marginal conditions there is an added measure of safety in the superior facilities of one of these airports.

The only so-called beneficial impact of such a fee is to drive private aviation away and supposedly reduce delay costs to air carriers in periods of congestion. Transport Canada, however, defines that this is the purpose of the fee. It is also a fact that the congestion problem at Canadian airports is greatly exaggerated. Toronto is a Sunday picnic compared to Chicago's O'Hare or London's Heathrow. All Toronto needs to control

[Translation]

Par souci de brièveté, nous nous proposons d'illustrer notre position générale en ne citant que deux exemples seulement: premièrement, l'imposition de droits d'atterrissage aux petits avions, et, deuxièmement, le processus de renouvellement des permis par rapport aux examens médicaux.

La COPA ne s'attend pas à ce que le Comité résolve ces problèmes aujourd'hui-même; nous continuerons donc à en rechercher la solution ici et sur d'autres tribunes.

Tout en demeurant sensibles aux difficultés de Transports Canada et tout en reconnaissant son dossier généralement satisfaisant, nous voulons aujourd'hui demander au Comité de continuer à examiner de près les projets de dépenses du ministère et leur incidence sur tous les secteurs de l'aviation, notamment sur les nombreux «particuliers» qui utilisent chaque jour l'avion comme mode de transport des plus efficace pour leurs besoins personnels.

Historiquement, les petits avions n'ont à payer de droits d'atterrissage, si ce n'est le versement d'un droit minimal d'un dollar lorsqu'ils atterrissaient à l'un des quatre grands aéroports du Canada, droit qui a été porté à \$1.30 puis à \$1.65 dans le cadre des hausses générales de tous les droits d'atterrissage. Or, ce droit a récemment été porté à \$5, soit une augmentation de plus de 300 pour cent. Un tel droit entraîne plusieurs préjudices; il nuit aux affaires de ceux qui assurent l'entretien des avions à partir d'une base fixe, lesquels versent déjà à Transports Canada des loyers élevés pour leur établissement (loyers fondés sur l'évaluation de la valeur marchande et non sur les coûts). C'est comme si l'on exigeait un droit d'entrée à un poste d'essence avant de faire mettre de l'essence ou changer l'huile. La situation est particulièrement ridicule dans le cas de Dorval, où le rôle de l'aviation générale doit prendre de l'importance à mesure que le trafic aérien est acheminé de plus en plus vers Mirabel; à ce rythme, les sociétés qui desservent l'aviation générale ne pourront peut-être pas continuer d'exercer leur activité, du moins par à Dorval.

Mentionnons également l'impact que ce droit peut avoir sur la sécurité. Un pilote pourrait omettre d'effectuer un vol d'essai de dix minutes après avoir entrepris quelques réparations, s'il lui faut payer un autre droit de \$5. Il pourrait plutôt être tenté de faire effectuer le chargement et de décoller, tout simplement. Ou encore, il pourrait éviter l'un de ces aéroports même si, dans des conditions marginales, leurs installations supérieures assurent une sécurité plus grande.

Le seul avantage, pour ainsi dire, d'un tel droit serait de décourager l'aviation privée et de réduire les coûts occasionnés aux transporteurs aériens par les retards qui surviennent en période de congestion. Mais Transports Canada nie que ce soit là le but visé par ce droit. C'est également un fait qu'on exagère de façon démesurée le problème de la congestion dans les aéroports canadiens. L'aéroport de Toronto est une siné-

[Texte]

congestion is better traffic management and a short runway for small aircraft parallel to runways 14-32 or, I guess, 15-53.

• 2020

In addition to concern for these harmful impacts, COPA objects to landing fees for small aircraft on two basic grounds: one, it is an inefficient means to generate revenue, and two, as a matter of principle.

COPA has heard of different Transport Canada studies that show that the cost of billing and collecting a landing fee is several times the revenue received. There could actually be a net reduction in expenditures if these landing fees were abolished. Instead of wasting manpower on administration of these wasteful and harmful fees, Transport Canada could expand very worthwhile programs such as flight safety promotion.

Every aircraft owner pays a registration fee as well as various other charges such as the aircraft radio licence fee paid to the Department of Communications. The aircraft owner also pays 60 cents on every gallon of aviation fuel, of which 7 cents goes directly to Transport Canada as a concession fee on gas sold at their airports. The price fixers at Transport Canada only consider their 7 cents when they look at general aviation's contribution to costs. This is contrary to basic principles of public policy analysis where total cash flows and economic impacts to and from the whole public sector need to be considered if citizens are to be treated fairly. When airlines raise prices the citizen can appeal to the Canadian Transport Commission. When Transport Canada raises its fees, he has no recourse. COPA has repeatedly suggested to Transport Canada that the \$500,000 revenue they hope to collect from the landing fee could be collected by a 2 cent increase in the fuel fee at virtually zero administrative cost. Another factor is that they do not count how much revenue they lose from the 7 cents a gallon charge when an aircraft goes to an alternate airport to refuel. COPA does not object to paying a fair share. It objects to waste.

COPA also objects to landing fees as a matter of principle. They very principle that is embodied in Section 3 of the National Transportation Act specifically:

... regulation of all modes of transport will not be of such a nature as to restrict the ability of any mode of transport to compete freely with any other modes of transport.

COPA contends that the personal use of an aircraft is a competitive choice considered against the personal use of an automobile. The aircraft offers comparable energy costs,

[Traduction]

cure en comparaison de 'O'Hare à Chicago ou de Heathrow à Londres. Pour contrôler la congestion à l'aéroport de Toronto, tout ce que les autorités ont à faire c'est d'améliorer la gestion du trafic, et, d'aménager une petite piste pour les petits avions, parallèle à la piste 14-32, ou 15-33.

En plus de l'inquiétude qu'elle ressent à l'égard de ces incidences néfastes, la COPA s'oppose à l'imposition de droits d'atterrissage aux petits avions; premièrement, parce que c'est un moyen peu efficace de produire des recettes et, deuxièmement, par principe.

La COPA a appris que selon certaines études faites par Transports Canada le coût de la facturation et de la perception d'un droit d'atterrissage est de plusieurs fois supérieur aux recettes obtenues. En fait, il pourrait y avoir réduction nette des dépenses si ces droits étaient supprimés! Plutôt que d'affecter du personnel à l'administration de ces droits, qui sont préjudiciables et non rentables, Transports Canada pourrait plutôt élargir les excellents programmes comme celui de la promotion de la sécurité aérienne.

Tout propriétaire d'avion verse un droit d'enregistrement, ainsi que divers autres frais comme le droit relatif aux licences de station radio de bord, payable au ministère des Communications. Il paie en outre son gallon d'essence 60 cents, dont 7 vont directement à Transports Canada en tant que droit concessionnaire sur le gaz vendu à ses aéroports. Les tarificateurs de Transports Canada tiennent uniquement compte de leurs 7 cents lorsqu'ils examinent la contribution de l'aviation générale aux coûts. Cela est contraire aux principes fondamentaux d'analyse de l'intérêt public qui veut que l'on tienne compte de l'ensemble des mouvements de liquidité et des répercussions économiques en direction et en provenance de tout le secteur public si l'on doit offrir aux citoyens un traitement équitable. Quand les lignes aériennes augmentent les prix, les citoyens peuvent en appeler à la Commission canadienne des transports. Mais quand Transports Canada augmente ses droits, ils n'ont pas de recours. La COPA a à maintes reprises signalé à Transports Canada qu'il lui suffirait de majorer de 2 cents le droit relatif au carburant pour réunir les \$500,000 de recettes qu'il espère tirer des droits d'atterrissage, et ce, pratiquement sans frais administratif. En outre, ce ministère ne tient pas compte de toutes les recettes qu'il perd (7 cents le gallon) quand un avion préfère se ravitailler à un autre aéroport. La COPA ne s'oppose pas au paiement d'une part équitable, mais elle est contre le gaspillage.

Par ailleurs, c'est par principe que la COPA s'oppose au versement d'un droit d'atterrissage. Ce principe même qui est visé au paragraphe 3a) de la Loi nationale sur les transports, qui dit:

«a) que la réglementation de tous les moyens de transport ne sera pas de nature à restreindre la capacité de l'un d'eux de faire librement concurrence à tous les autres modes de transport;».

La COPA soutient que l'usage personnel d'un avion est un choix concurrentiel par rapport à l'usage personnel d'une automobile. L'avion représente des coûts d'énergie compara-

[Text]

somewhat higher capital cost, but only one third of the time cost. A Canadian citizen wishing to choose the best mode for his requirement should not have his choice compromised by regulation. To do so by the imposition of landing fees on personal use small aircraft is clearly against this policy stated in the National Transportation Act. It is like putting a toll gate on Highway 401 and charging an entrance fee to the City of Toronto.

These two objections . . .

Mr. Ellis: That is probably a good idea. I have no objection to that.

Mr. Beach: These two objections tie together. It would not only be more efficient to collect user fees through the fuel charge, as done in the United States, but it would also be more equitable treatment of the skyway users compared to highway users.

Periodically, depending on the class of licence, all pilots are medically examined by doctors approved by Transport Canada. At one time in Canada, and still practised in the United States, the pilot's licence has been revalidated by the signature of the examining physician and the medical report was forwarded to the appropriate office of Transport Canada. Now, however, the doctor's signature is only good for 60 days. The examiner's medical report is submitted to Transport Canada for examination by a doctor in the Transport Canada regional office, passed on to a civil aviation inspector for review and then finally goes to a clerk for input to a computer to prepare and mail the official licence validation certificate. What happens if the doctor is overworked, the inspectors are on a slowdown, the clerks are on strike, the computer has a bug, or the renewal falls victim to the Post Office. All of these things have actually happened. The pilot is prevented from flying or breaks the laws if he does fly. If all this additional review were necessary and if a concern were found, a registered letter or telex to the pilot could quickly ground him pending a resolution. Transport Canada claims the extra review contributes to safety. In the five years of 1976-80, there were 3,495 accidents involving Canadian civil registered aircraft of which 3,301 were investigated by Transport Canada and were assigned causal factors. There were only four cases where physical incapacitation of a pilot was listed as a causal factor. For comparison there were 766 cases where aircraft factors were the cause. Of these, 248 have some shortcoming of maintenance personnel attributed to a causal factor. COPA does not wish to cast any aspersions on aircraft maintenance personnel but suggested they should be subject to any more regulations. Their record is excellent by any objective measure of performance. A comparison was made to illustrate the relative importance of different kinds of fortunately rare human failings. A licensed aircraft mechanic can rightfully approve an inspection of an aircraft without getting a second opinion. Yet a licensed physician also approved by Transport Canada must have his inspection of the pilot further approved.

[Translation]

bles, des coûts en capital un peu plus élevés, mais seulement le tiers du coût en temps. Un citoyen canadien qui veut choisir le moyen de transport le plus adapté à ses besoins ne doit pas en être empêché par voie de règlement. Limiter ses choix en imposant des droits d'atterrissage aux petits avions utilisés à des fins personnelles va clairement à l'encontre de la politique énoncée dans la Loi nationale sur les transports. Cela revient à imposer un péage sur la route 401 puis à exiger un droit d'entrée dans la ville de Toronto.

Ces deux objections . . .

M. Ellis: C'est pas une mauvaise idée. Je ne serais pas contre.

M. Beach: Ces deux objections vont de pair. Faire payer l'utilisateur de la voie aérienne en percevant le droit sur le carburant (comme cela se fait aux États-Unis) serait non seulement plus efficace mais cela équivaldrait aussi à le traiter plus équitablement par rapport aux usagers de la voie terrestre.

Périodiquement, selon la catégorie de permis, tous les pilotes sont examinés par un médecin reconnu par Transports Canada. A une certaine époque au Canada, et cela se fait encore aux États-Unis, le permis des pilotes était renouvelé par le médecin consultant, qui y apposait sa signature et transmettait le rapport médical au bureau approprié de Transports Canada. Mais aujourd'hui, la signature du médecin ne vaut que pour 60 jours. Le rapport médical du consultant est soumis à Transports Canada pour examen par un médecin du bureau régional du ministère. Il est ensuite transmis à un inspecteur de l'aviation civile pour révision. Enfin, un commis en fait l'inscription dans un ordinateur et prépare et expédie le certificat officiel de renouvellement du permis. Qu'advient-il si le médecin est surchargé de travail, que les inspecteurs fassent la grève perlée, que les commis soient en grève, que l'ordinateur tombe en panne ou que le certificat de renouvellement subisse les aléas de la poste? Tout cela s'est déjà produit. Le pilote doit alors demeurer au sol ou enfreindre la loi. Si toutes ces révisions supplémentaires étaient nécessaires, et que surgisse un doute, il suffit alors d'envoyer une lettre recommandée ou un télex au pilote l'enjoignant de rester au sol jusqu'à ce que la question soit réglée. Transports Canada allègue que ces révisions supplémentaires contribuent à la sécurité. Au cours des cinq années, de 1976 à 1980, on a enregistré 3,495 accidents impliquant des appareils civils immatriculés au Canada. De ce nombre, 3,301 ont fait l'objet d'une enquête par Transports Canada qui leur a imputé une relation de cause à effet. Dans quatre cas seulement, l'incapacité physique du pilote a été déterminée comme facteur causal. Aux fins de comparaison, l'avion lui-même a été la cause de l'accident dans 766 cas, dont 248 ont été attribués à des erreurs commises pas des préposés à l'entretien. La COPA ne veut nullement discréditer les préposés à l'entretien des avions ni prétendre qu'ils devraient faire l'objet d'une réglementation plus serrée. D'ailleurs, leur fiche est excellente à tous égards. Cette comparaison ne vise qu'à illustrer l'importance relative des différentes catégories d'erreurs humaines, heureusement rares. Un mécanicien d'avion agréé peut à juste titre approuver l'inspection d'un avion sans avoir à demander l'avis d'une deuxième personne. Pourtant,

[Texte]

Another facet of this problem is the old story of getting the left hand and the right hand of government together. I do not think that has any political implication.

The medical part of the process and the doctors themselves come under the Department of National Health and Welfare, while the licensing process is the responsibility of the Department of Transport. This divided responsibility of the Department of Transport. This divided responsibility is a major cause of our more cumbersome procedures. In the United States and the United Kingdom the medical part of the process comes under aviation authority.

COPA members object to being a victim when government departments cannot get their act together. Our position is that the pilot fulfills his responsibility when he has the medical examination. After that, the license validation certificate is the government's responsibility. At the least, the 60-day temporary medical validation time limit should be removed so that when the smoothly running bureaucracy is not so smooth, the private citizen is not made to suffer.

COPA wants to give Transport Canada credit where credit is due, but COPA also has serious concerns about the way Transport Canada treats its customers and the public it serves. COPA petitions this committee of the Parliament of Canada to continue its protection of the citizens of Canada who benefit from and who contribute to the common weal by the personal use of aircraft.

That, Mr. Chairman, is the written part of our brief. We would be certainly delighted to answer any questions.

The Chairman: For the record, would you like to correct that date?

Mr. Beach: Yes. Source item No. 1 reads 1918; that should be 1981. The figures are transposed. Would you like me to read that, Mr. Chairman?

The Chairman: No, that is fine. Because this document will be used for the preparation of a transcript, I wanted you to have the opportunity to correct it.

Mr. Beach: Thank you very much.

The Chairman: Otherwise somebody might think you are a part of the bureaucracy.

Mr. Mayer: Mr. Benjamin is a Progressive Conservative and he is the only one that has been around since before I came so can understand why has that . . .

Mr. Benjamin: I cannot stand these guys who are older than me and have hair.

• 2025

[Traduction]

l'examen d'un médecin agréé dûment reconnu par Transports Canada doit être révisée.

Un autre aspect du problème, réside dans la profusion des compétences, et ce n'est pas une critique teintée de politique.

La partie médicale du processus et les médecins eux-mêmes relèvent du ministère de la Santé nationale et du Bien-être social alors que le processus de l'octroi de permis relève du ministère des Transports. Cette division des compétences est l'une des grandes causes de la lourdeur du système. Aux États-Unis et au Royaume-Uni, la partie médicale du processus relève des autorités responsables de l'aviation.

Les membres de la COPA refusent d'être les victimes de l'incapacité des ministères de concerter leur action. À notre avis, le pilote s'est acquitté de sa responsabilité quand il a subi l'examen médical. Dès lors, la délivrance du certificat de renouvellement relève du gouvernement. En ce qui concerne la signature du médecin, la validation temporaire de 60 jours devrait pour le moins être supprimée de manière à ce que, si la machine administrative s'enraie, le simple citoyen n'en ait pas à subir les conséquences.

La COPA tient à accorder à Transports Canada tout le crédit qui lui est dû. Toutefois, elle entretient de sérieux doutes sur la façon dont le ministère traite ses clients ainsi que le public qu'il sert. La COPA prie instamment le Comité de continuer à protéger les citoyens canadiens, qui bénéficient du bien public et y contribuent par l'usage personnel d'un avion.

Voilà, monsieur le président, pour la partie écrite de notre mémoire. Nous serons heureux de répondre à vos questions.

Le président: Par souci d'exactitude, auriez-vous l'obligeance de corriger cette date?

M. Beach: Volontiers. Le premier paragraphe des notes explicatives sur nos sources, indique, dans la version anglaise, la date de 1918, alors qu'il s'agit de 1981. Les chiffres ont été intervertis. Voulez-vous que je le répète, monsieur le président?

Le président: Non, c'est parfait. Étant donné que ce document servira à la préparation de la transcription, je tenais à ce que vous apportiez cette correction.

M. Beach: Merci beaucoup.

Le président: Sinon, on aurait pu croire que vous faisiez partie de la bureaucratie.

M. Mayer: M. Benjamin est un membre du parti conservateur et c'est le seul à avoir été élu avant moi, je comprends donc . . .

M. Benjamin: Je ne peux pas sentir ceux qui sont plus âgés que moi et qui ne sont pas chauves!

• 2030

The Chairman: Shall we get back to matters of transport? Our first questioner this evening, as I told him earlier, because of his vested interest, is Mr. Ellis.

Le président: Revenons-en à notre étude. Le premier à intervenir ce soir sera M. Ellis, étant donné que cette question l'intéresse tout particulièrement.

[Text]

Mr. Ellis: Thank you Mr. Chairman. Mr. Chairman, I will be asking Mr. Beach questions this evening that he and I may well have discussed on many, many previous occasions, but I particularly want them on the record tonight. I am going to start out with one that is a real problem. It is not very strictly a transport problem, Mr. Chairman, but since I put it on the record with the minister in this committee some few short weeks ago I think it is permissible under the range of questions we have. It has to do with the problem of 35 hours for the pilot training. The Department of Revenue is obviously intent on making everyone learn how to fly in 35 hours, whether they are capable or not, and if they are not they will not allow the income tax deduction of their payments for training.

Mr. Beach, it has been a few years obviously, from the white hair you have and the lack of hair I have, since either one of us took our pilot training. Nonetheless, you would know the average time it takes to train a pilot to a private pilot's licence. Would you like to comment on the time it takes?

Mr. Beach: At the present time I understand the average time runs about 53 hours. It is another one of these transpositions of figures, from 35 to 53. I think, as you said, this is a National Revenue problem. I think that even DOT agrees with it, that 35 hours is really not a realistic figure to turn out a competent pilot. I know that when I graduated and got my licence—and that, as you say, was a long time ago, and I was an exceptionally brilliant student—and had a licence saying that I was a pilot to prove it, I was far from being a safe pilot. I found as years went by that the most dangerous time of any pilot's life must be when he gets his licence and says he is a pilot when he is really not a safe pilot.

But we do not think there should be this monetary deterrent to going ahead and getting the maximum number of hours a student can afford and properly use. We think that every opportunity should be given for him to economically complete his education. This applies to commercial licences that take a number of hours to complete. It becomes horrendously costly thing when there is not any provision to go beyond the 35 hours as a tax deduction. It is a real hardship on a student pilot.

The Chairman: May I butt in, because I am a novice in this? I judge from what you are saying that if it takes 50 hours to get your pilot's licence you can only claim 35 hours as a tax exemption. If you are one of those exceptionally bright students, like yourself, and get it in 25 hours, can you still claim the 35 hours?

Mr. Beach: No, you can only claim what you have paid as a tax deduction.

The Chairman: Thank you.

Mr. Ellis: That is the point, Mr. Chairman, exactly, that you can claim only what you paid. I am not putting words in your mouth, Mr. Beach, but I gather from what you are saying that it really is not safe to have this restriction since obviously

[Translation]

M. Ellis: Merci, monsieur le président. En m'adressant à M. Beach, je vais certainement lui poser des questions que nous avons tous les deux débattues à maintes reprises, mais j'aimerais qu'elles soient consignées au dossier. Je vais commencer par aborder un problème que je trouve très grave. Ce n'est pas strictement un problème de transport, monsieur le président, mais étant donné que j'en ai déjà parlé avec le ministre, dans ce comité, il y a quelques semaines, je pense que vous me permettez de revenir sur ce sujet aujourd'hui. Il s'agit de la durée de la formation des pilotes, qui est limitée à 35 heures. Le ministère du Revenu a manifestement l'intention d'exiger de chacun qu'il apprenne à piloter en 35 heures, qu'il en soit capable ou pas. Et, dans ce dernier cas, s'il n'en est pas capable, il ne pourra pas déduire de son impôt sur le revenu le coût de sa formation.

Monsieur Beach, à en juger par la blancheur de vos cheveux et la rareté des miens, cela fait bien longtemps que nous avons obtenu notre brevet de pilotage. Néanmoins, vous savez bien combien de temps il faut, en moyenne, à un pilote pour obtenir son brevet. Qu'avez-vous à dire à ce sujet?

M. Beach: A l'heure actuelle, la durée moyenne de cette formation est d'environ 53 heures. Encore une fois les chiffres sont intervertis puisque je dis 53 au lieu de 35. Vous avez raison de dire que c'est un problème du ministère du Revenu national. Même si le ministère des Transports approuve cette décision, on ne peut absolument pas former un pilote compétent en 35 heures. Lorsque j'ai obtenu mon brevet, et cela fait bien longtemps... de plus, j'étais particulièrement brillant... donc, quand j'ai obtenu mon brevet, j'avais encore beaucoup à apprendre avant de savoir piloter en toute sécurité. J'ai constaté, avec le temps, que la période la plus dangereuse dans la vie d'un pilote correspond au moment où il obtient son brevet et qu'il s' imagine qu'il sait piloter, alors qu'il ne sait pas encore le faire en toute sécurité.

Nous nous opposons à cette mesure de dissuasion monétaire et nous estimons qu'un apprenti pilote devrait recevoir la formation correspondant à ses besoins et à ses moyens. On devrait lui donner toutes les chances de terminer cette formation. Cela s'applique également aux brevets commerciaux qui exigent un certain nombre d'heures. Cela coûte extrêmement cher, surtout si le candidat pilote ne peut pas déduire de son impôt sur le revenu tout ce qui dépasse 35 heures.

Le président: Permettez-moi d'intervenir, mais je suis profane en la matière. Si je comprends bien, vous dites qu'il faut une cinquantaine d'heures pour obtenir un brevet de pilotage, mais que l'on ne peut déduire que 35 heures de l'impôt sur le revenu. L'étudiant particulièrement brillant, comme vous, qui obtient son brevet en 25 heures peut-il quand même déduire 35 heures de formation?

M. Beach: Non, vous ne pouvez déduire de votre impôt que ce que vous avez payé.

Le président: Merci.

M. Ellis: C'est justement là où je voulais en venir monsieur le président, à savoir que vous ne pouvez déduire que ce que vous avez payé. Je ne vous l'ai pas fait dire, monsieur Beach, mais si j'ai bien compris, vous estimez que cette restriction

[Texte]

the novice pilot, the trainee pilot, is going to do his level best to get his hours in for his licence prior 45 hours. In fact, he is going to try to do it in 35 hours, and there will be pressure on instructors to help them get in by 35 hours, therefore making pilots who are frankly not as safe as they should be.

Mr. Beach: That is right. I believe that additional time beyond the 35 hours which is done with an instructor is still deductible, is that not right, Bill?

• 2035

The Chairman: Mr. Pepler.

Mr. Bill Pepler (General Manager, Canadian Owners and Pilots Association): Provided it is dual-instruction tuition. Tuition is the key word.

Mr. Beach: Building up their time or doing time on cross-countries and solo practice across country and so on is not deductible when it goes beyond the 35 hour limit.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I want now to go on to what falls out of that. Let me first say that in your brief you have been critical of Transport Canada, not as critical, frankly, as I have been in some cases, but then I guess perhaps Transport Canada could be a little more rough on you and your association than they would be on me. On page 2, the underlined portion, you say:

There are still, however, far too many examples of actions by Transport Canada which not only harm aviation but are also inefficient and wasteful of resources.

Frankly, Mr. Chairman—and you have heard me say this to this committee before and I have said it in the House of Commons—I think that over the past decade particularly Transport Canada has taken an adversary position as regards general aviation. Now that perhaps is a very strong statement. I do not want to put you on the spot, Mr. Beach, but could you comment as to whether or not you think that is the way it has gone in the past decade?

The Chairman: Mr. Beach.

Mr. Beach: Well, yes, we have often said that there is on some occasions an adversary atmosphere between general aviation and the Department of Transport. Maybe it is not entirely a fair accusation because I do not think there is a conscious vendetta on the part of the people in the Department of Transport who are involved in this to really “get” general aviation. But I think a good deal of our feeling arises from the fact that there is a lack of understanding on the part of DOT as to the problems of general aviation and the result of some of their regulations on general aviation, things we cannot help but take exception to or resent, the kind of treatment, for example, that general aviation gets at Toronto International Airport where general aviation is very much a second-class citizen.

Often VFR traffic is restricted because the tower is short-staffed or because they are having a busy afternoon. This is the equivalent of saying that highway 401 is getting pretty busy this afternoon, so all the passenger cars get off the highway and leave room for buses and trucks. This is the way

[Traduction]

n'est pas sécuritaire étant donné que l'apprenti pilote va faire tout son possible pour obtenir son brevet avant que les 45 heures soient écoulées. En fait, il va essayer de l'obtenir en 35 heures, et les instructeurs se sentiront également obligés de le leur donner en 35 heures. En conséquence, ces pilotes ne seront pas aussi sécuritaires qu'ils devraient l'être.

M. Beach: C'est exact. Je crois que, au-delà de 35 heures, les heures de formation dispensées par un instructeur sont toujours déductibles, n'est-ce pas Bill?

Le président: Monsieur Pepler.

M. Bill Pepler (directeur général, Canadian Owners and Pilots Association): Ici, il s'agit des frais d'enseignement à deux. Le mot clé est frais de scolarité.

M. Beach: On ne peut déduire au-delà de la limite de 35 heures les frais engagés pour accumuler des heures sur des vols à distance, et les pratiques en solo partout au pays.

M. Ellis: Monsieur le président, je voudrais maintenant passer aux conséquences qui en découlent. D'abord, dans votre mémoire, vous critiquez Transports Canada, quoique vous ne soyez pas franchement vraiment aussi sévères que je ne l'ai été certains moments, toutefois, Transports Canada peut plus facilement s'attaquer à vous et à votre association qu'à moi. Je cite la phrase soulignée à la page 2, de votre mémoire:

Toutefois, on a encore de fort nombreux cas où Transports Canada prend des mesures qui non seulement portent préjudice à l'aviation, mais qui sont inefficaces et représentent par ailleurs un gaspillage des ressources.

Franchement, monsieur le président, et vous me l'avez entendu dire déjà devant le comité comme à la chambre des communes, au cours des dix dernières années, transports Canada semble avoir pris une position d'adversaire quant à l'aviation en général. C'est peut-être trop dire. Je ne veux pas, monsieur Beach, vous mettre dans une mauvaise position, mais pourriez-vous nous dire si vous n'avez pas en fait connu une détérioration depuis dix ans?

Le président: Monsieur Beach.

M. Beach: Oui, nous avons souvent répété qu'à certains moments, le ministère des Transports semblait être l'adversaire de l'aviation en général. Ce n'est peut-être pas une accusation juste car je suis certain qu'il n'y a aucune vengeance consciente de la part des fonctionnaires du ministère des Transports vis-à-vis de l'aviation en général. Notre ressentiment provient du manque de compréhension de la part du ministère quant aux problèmes de l'aviation en général, les conséquences de certains règlements de l'aviation en général. Nous ne pouvons faire autrement que nous objecter au traitement de l'aviation générale à l'aéroport international de Toronto; nous avons l'impression d'être des citoyens de deuxième ordre.

Souvent, le trafic visuel est restreint parce que la tour de contrôle manque de personnel, ou l'aéroport est très achalandé. L'équivalent serait de fermer la route 401 au trafic passager afin de laisser la voie libre aux camions et aux autobus. C'est souvent ce que l'aviation générale ressent à l'aéroport interna-

[Text]

we feel general aviation is sometimes treated in Toronto International. There are times when the general aviation aircraft wanting to come into Toronto Malton will be turned away and told that the airport is not accepting any VFR landings for the next whatever length of time. This happens often with airport facilities. General aviation is not given an opportunity to use terminal facilities.

The Ottawa airport is a really good example right now. Last year when there was some construction going on it gave the excuse or opportunity to move general aviation completely away from the terminal and up to the north end of the field. Now that has been made permanent, and general aviation is not allowed to drop passengers off or pick passengers up at the terminal. There are three brands and sources of fuel at the airport, but they only have access to one; they are not allowed to refuel at the terminal where the other two sources of fuel are. For example, the weather briefing facilities for the weather office are at the terminal and not up at the north end of the field which is two miles away as the crow flies but a long piece by a circuitous route. These are the kinds of things that we do resent. We just do not feel that we are second class citizens. When I walk into the Ottawa Airport to pick somebody up or to meet somebody there and I see the people that are getting off an Air Canada flight or one of the airlines, not any of them look a damn bit more important than I am. I do not think people flying airlines should have any special privileges or rights over people flying general aviation. As a matter of fact, I think general aviation probably has a larger percentage of serious business flying than have the airlines.

• 2040

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I am going to prompt Mr. Beach, because he has made two or three good points that support my contention with regard to the adversary syndrome that I have bumped into. I am going to prompt him to comment for a minute on the ELTs which is something that we have all heard about over the last while. General aviation was forced to put in ELTs—and for the record these are electronic locator transmitters, at their own expense by regulation. Shortly thereafter, when they found the ELTs were indeed not working properly and in fact may have been harmful or dangerous, they were told to take them out and we were allowed to go without them again. Now we understand that we will be forced very shortly to put them back in again, all at our own cost, even though the cost of one downed aircraft which has to be found by search and rescue would easily pay for all the ELTs in private aircraft. Would you like to comment on that, Mr. Beach?

Mr. Beach: Well, general aviation or aviation generally did not start using ELTs when DOT made them compulsory. There were thousands of them in use in general aviation aircraft...

Mr. Ellis: I am sure you had one of them before then as I did.

Mr. Beach: I certainly did, and I have that same one, incidentally, in my airplane some eight years later, because it is the only one that has worked consistently and that I have been able to rely on, even though during the compulsory period

[Translation]

tional de Toronto. Il arrive souvent que des avions privés qui veulent atterrir à l'aéroport de Malton soient détournés parce que l'aéroport n'accepte pas des atterrissages à vue pour un certain temps. Souvent, l'aviation privée n'a pas l'occasion de se servir des installations de l'aérogare.

L'aéroport d'Ottawa en est un bon exemple. Au moment de la construction qu'on y a effectuée l'année dernière, on a eu l'excuse toute désignée pour déplacer l'aviation privée de l'aérogare au coin nord de l'aéroport. Ce déplacement est maintenant permanent, et l'aviation privée ne peut plus déposer ses passagers ou en accepter à l'aérogare. Il y a trois postes d'essence à l'aéroport, mais les avions privés n'ont accès qu'à un seul; ils ne sont... ils ne peuvent faire le plein à l'aérogare où se trouvent les deux autres postes. Les installations de pronostics pour la météo se trouvent à l'aérogare, et non pas à l'autre bout de l'aéroport, qui est loin de 2 milles en ligne droite, mais beaucoup plus loin par la route. Voilà le genre de choses qui nous offusque. Nous ne croyons pas être des citoyens de deuxième ordre. Si je dois aller prendre quelqu'un à l'aéroport d'Ottawa, à mon sens, les gens qui descendent d'un vol d'Air Canada ou des autres lignes aériennes ne sont pas plus importants que moi. Je ne crois pas qu'on devrait donner aux passagers des lignes aériennes des privilèges ou des droits spéciaux, par rapport aux propriétaires d'avions privés. En fait, l'aviation générale a probablement un plus grand pourcentage d'hommes d'affaires que n'en ont les lignes aériennes.

M. Ellis: Monsieur le président, je vais encourager M. Beach, car il a soulevé trois ou quatre points qui appuient mon affirmation concernant ce syndrome d'adversaires auquel j'ai dû faire face. Je vais l'encourager à commenter brièvement les fameuses RBS, dont on entend parler depuis si longtemps. L'aviation générale a été obligée d'installer ces instruments, des transmetteurs de repérage électronique à ses propres frais aux termes du règlement. Peu après, on a découvert que ces transmetteurs ne fonctionnaient pas toujours très bien, et même qu'ils pouvaient être dangereux, et on a obligé les propriétaires d'avions privés à les enlever et à voler sans instrument. Pourtant, il semble que bientôt on devra réinstaller, toujours à nos frais, ces instruments alors que le coût de recherche d'un avion perdu pourrait facilement payer pour toutes les RBS dans les avions privés. Qu'en pensez-vous, monsieur Beach?

M. Beach: En fait, l'aviation générale, ou l'aviation en général, n'a pas commencé à utiliser les RBS au moment où le Ministère les a rendu obligatoires. Déjà, il y en avait des milliers dans les avions privés.

M. Ellis: Sans doute, vous comme moi, possédiez déjà un coin.

M. Beach: Certainement, et en fait, j'utilise toujours le même huit ans plus tard, car c'est le seul qui a toujours bien fonctionné, et auquel je peux me fier, même durant la période obligatoire où il n'était pas obligatoire aux termes des règle-

[Texte]

it did not qualify under the regulations. Now, mind you, during that time I had two, because I had to have one that qualified under the regulations, but I never abandoned the other one. Thank goodness I did not, because for most of the time that I had the one that did meet the new specs in my airplane, it was not working, or it would go off periodically and give a false signal. That was one of the first things that I can remember why we really felt pretty bitter about the way DOT had treated general aviation because it was an emotional thing in the first place. The Minister at the time was under some considerable pressure after some tragic occurrences up in the wilderness and so on and he just decided that it was going to be a crash program, and the state of the art could not catch up with that crash program. The result was that specs were adopted and the grandfather clauses expired and everybody had to have an ELT with a lithium battery. We had been warned and so had DOT that lithium batteries had not been developed to the point that they could be used without serious problems or the danger of serious problems and that is the way it worked out. So it was an ill-conceived thing. We think it was a blunder on the part of DOT to have forced general aviation into making these expenditures, and we think there should be some compensation for the people who suffered under that directive and now, indeed, are still going to have to go back and—Mind you, for months and months, as a result of this whole policy, there were hundreds of airplanes flying around the country without ELTs, at that time legally, because they were not enforcing it. But they were airplanes, a good many of them, that had formerly had ELTs and had thrown their other ones away; now the new ones were not working, so they just did not have any protection.

• 2045

Mr. Ellis: Mr. Chairman, if I may pick up on one thing Mr. Beach said, and that is that DOT knew that those lithium batteries were not satisfactory, indeed perhaps to the point where they knew they were not safe, yet they forced us into using lithium batteries. I have tried to make this point before. I wonder if you would go back in your comment and just either stress that or elaborate on it, because that, to me, is the criminal part of the whole thing and the thing that puts me into making the statement about the adversary position. The Department of Transport knew that those batteries would not work, yet general aviation was forced to use them. You knew about it, I did not know about it, as a matter of fact, some others knew about it. But the thing that bothers me so much is that Transport Canada knew about it and they still enforced them.

Mr. Beach: I do not know whether I would want to equate that force with that, I do not think I would use the word criminal as you have used it. I think Transport Canada had access to the same information we had, and we were convinced that they would not work; but they thought they would, they thought they had overcome the problems and that technically it was now acceptable and they could go ahead and enforce the use of these ELTs. I would not want to say that they maliciously figured that a good way to get rid of all general

[Traduction]

ments. Donc, à ce moment-là, je devais en avoir deux, car il fallait installer celui qui respectait le règlement, quoique je n'aie jamais abandonné l'autre. Je remercie le bon Dieu, car la plupart du temps, le transmetteur obligatoire ne fonctionnait pas, ou donnait périodiquement un signal faux. C'est d'ailleurs un des premiers points de conflit dont je me souviens entre nous et le Ministère, de prime abord, cela a réchauffé les esprits. Le ministre, à ce moment-là, a dû subir beaucoup de pressions suite à certains incidents tragiques dans les régions sauvages, et il a décidé d'en faire un programme accéléré, quoique la technologie n'était pas encore perfectionnée. Donc, on a adopté certaines qualités pour l'appareil, tout le monde a dû adopter une RBS équipée d'une batterie au lithium. On nous avait avertis, comme le ministère, que ces piles n'étaient pas suffisamment au point pour pouvoir servir sans causer des problèmes graves. C'est d'ailleurs ce qui s'est produit. Ce fut donc assez mal pensé. Nous croyons que le ministère des Transports a fait une erreur en obligeant l'aviation générale à effectuer ces dépenses, et nous pensons qu'on devrait accorder une certaine compensation aux gens qui ont souffert de cette directive et qui de fait, devront maintenant... au fait, comme conséquence de cette politique, pendant des mois et des mois des centaines d'avions ont circulé au pays sans leur radio balise de secours, ce qui était légal à l'époque, et ce parce que le ministère n'appliquait pas ses politiques. Cependant, un bon nombre de ces avions avaient déjà été équipés de radio balise de secours, mais les propriétaires s'étaient débarrassés du vieux équipement; les nouvelles radios ne fonctionnant pas, ils étaient sans protection.

M. Ellis: Monsieur le président, je voudrais revenir à ce que disait M. Beach, nommément que le ministère des Transports savait que ces batteries au lithium n'étaient pas satisfaisantes, au point peut-être de ne pas être sûres; et pourtant, on a imposé ces batteries. J'ai essayé de souligner ce fait auparavant. Je voudrais que vous élaboriez un peu à ce sujet car à mon avis, c'est la dimension criminelle de cette affaire et c'est ce qui m'amène à ma déclaration sur la position adverse. Le ministère des Transports savait que ces batteries ne fonctionneraient pas, et pourtant on les a imposées à l'aviation générale. Comme d'autres, vous étiez au courant, mais moi je ne l'étais pas. Ce qui m'embête tant c'est que le ministère des Transports était au courant, mais qu'on a quand même imposé cet équipement.

M. Beach: Je ne sais pas si on peut dire que le ministère nous a forcé à utiliser cet équipement et je ne pense pas que j'utiliserais le mot criminel, comme vous l'avez fait. Le ministère des Transports a eu accès aux mêmes renseignements que nous, et nous étions convaincus que ces batteries ne fonctionneraient pas; au ministère, on a cru le contraire; on a pensé avoir résolu tous les problèmes et que techniquement, cet équipement était acceptable; on a pensé qu'il serait bon d'imposer l'utilisation de ces RBS. Je n'irai pas jusqu'à dire que le

[Text]

aviation airplanes was to blow them up, I would not want to accuse them of that.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I do not really think I made that implication. I have some difficulties some days with Transport Canada, but it is not really that bad. The fact is, however, that they had been warned and they still went ahead and implemented them by regulation.

I want to spend a few moments on the \$5 landing fee, which has been the main thrust of your report, because I have only about three or four minutes left.

The Chairman: Two minutes.

Mr. Ellis: You say two and I say three. All right, we will argue later.

Mr. Chairman, if I could go through to Mr. Beach and point out that I have been fighting this thing for some many many months now. Since I do not have enough time, I will not read an entire letter that I have, from the Minister of Transport, which I received just today, having to do with questions that I had asked on April 2 of this year on estimates, questions related to the cost of billing that \$5 landing fee, and, by implication, it would have been the cost of the billing of the \$1.65 landing fee. I am told by the minister that the cost of sending out an invoice for a \$5 landing fee is, in fact, \$5. This is justified by Transport Canada in that they claim that they accumulate bills for three months or \$25, whichever comes first, which means that they have to have an ongoing calculation and that bills are sent out on an irregular basis whenever they reach \$25, or whenever three months have passed. I submit, Mr. Chairman, through you to Mr. Beach, I would like his comment on it, that that, in fact, actually costs more than \$5 when you add that factor into it.

• 2050

Mr. Beach: There is no question about that.

Mr. Chairman, am I limited in an answer to Mr. Ellis' three minutes?

The Chairman: No, we try to be fair to the witnesses to give them an opportunity to answer the questions, Mr. Beach. Please proceed.

Mr. Beach: Well landing this is the whole crux of our problem on this \$5 landing fee and why we have fought it so consistently and so bitterly. You do not even have to be a businessman to know that the figures Mr. Ellis has just pointed out would be true and we knew that to be true without even knowing the machinery that was handling it in DOT. You cannot invoice and process and collect a \$5 fee for less than \$5, and even though time after time DOT has told us that this was a straight application of a fee to get a return for the use of the facilities, that it is a user charge—this is what we have been told time after time, that general aviation must pay its way through this—when it costs more to collect it than they are getting in revenue, we just do not think they are that unrealistic. We are quite sure that DOT is sort of talking out of both sides of its mouth at the same time.

[Translation]

ministère a trouvé malicieusement un moyen de se débarrasser de tous les appareils d'aviation générale en les faisant sauter; je ne veux pas porter une accusation semblable.

M. Ellis: Monsieur le président, je ne crois pas avoir sous-entendu une telle chose. J'ai parfois des difficultés avec le ministère des Transports, mais ce n'est pas si mauvais. Cependant, le fait demeure que le ministère avait été prévenu mais qu'il a quand même imposé cet équipement par voie de règlement.

Je voudrais parler quelques instants des frais d'atterrissage de \$5, ce qui a été le principal élément de votre rapport; il ne me reste plus que trois ou quatre minutes.

Le président: Deux minutes.

M. Ellis: Vous dites deux et je dis trois. Ca va, nous nous disputerons plus tard.

Monsieur le président, je signalerai à M. Beach que je lutte pour cette cause depuis de très nombreux mois. Puisque je n'ai pas beaucoup de temps, je ne lirai pas une lettre que j'ai reçue aujourd'hui même du ministre des Transports; elle porte sur des questions que j'ai posées le 2 avril de cette année, lors de l'étude du budget, et portant sur le coût de facturation de ces frais d'atterrissage de \$5, ce qui par le fait même est le coût de facturation des frais d'atterrissage de \$1.65. Le ministre me dit qu'il en coûte \$5 pour envoyer une facture de frais d'atterrissage de \$5. Transports Canada se justifie en affirmant qu'on accumule les factures pour trois mois ou \$25, selon le cas; cela signifie qu'il faut faire des calculs en permanence et que les factures sont envoyées de façon irrégulière, sitôt qu'elles atteignent \$25 ou que trois mois se sont écoulés. Monsieur le président, je voudrais savoir ce que M. Beach en pense car à mon avis, lorsqu'on tient compte de ces éléments, la facturation coûte plus que \$5.

M. Beach: Cela ne fait pas l'ombre d'un doute.

Monsieur le président, m'accorde-t-on seulement trois minutes pour répondre à M. Ellis?

Le président: Non, monsieur Beach, nous essayons d'être justes envers les témoins en leur donnant l'occasion de répondre aux questions. Allez-y.

M. Beach: Ces frais d'atterrissage de \$5 sont le nœud de notre problème, et c'est pourquoi nous avons lutté avec tant de constance et d'âpreté. Il n'est même pas nécessaire d'être homme d'affaires pour savoir que les chiffres que M. Ellis a donnés ne peuvent être vrais; nous le savions sans même connaître quel type de machine est utilisée pour la facturation au ministère des Transports. Il est impossible d'envoyer une facture, de traiter des données et de recueillir des frais de \$5 sans qu'il vous en coûte moins que \$5, même si le Ministère nous a répété maintes fois que ces frais étaient imposés uniquement pour couvrir les coûts d'utilisation des installations; on nous a très souvent répété que l'aviation générale devait faire ses frais. En fait, les dépenses excèdent les revenus et nous ne croyons pas que les gens du Ministère puissent être

[Texte]

The obvious purpose, particularly when that \$5 landing fee was just applied to four DOT airports, was to eliminate or to discourage general aviation from those four DOT airports. If not, why not collect from the whole 35 or whatever of these airports that same \$5 landing fee? So we knew that was what it was for.

Our contention has been that the whole thrust—if DOT is being honest with us and I think they would be if we backed them into a corner—is that they want to get general aviation out of these four busy airports. That is the thing that we contest. We do not think there is a single airport in Canada that is busy enough or has the traffic volume or load to warrant that kind of treatment or that kind of exclusion.

We figure that Malton, where they profess to have the most serious problem in this regard, is an airport that is running at about 50 to 60 per cent of its capacity. We do not think the facilities are being properly used; we do not think air traffic control is being properly done; we think that the whole philosophy of Malton airport is wrong.

It has an archaic noise abatement program that was developed back in the days when jet engines made enough noise and vibration to knock you out of bed when they flew over the roof. There are not very many of those engines left. That noise abatement program, which forces them to alternate the east-west or northeast-southwest runways, alternating for so many hours on one and then so many hours on the other, means that for a few hours while the airlines are using the south runway the general aviation aircraft can use the north runway. Then, when they have to switch the airlines to that other runway, the two—both general aviation and the airlines—intermix and the line-up grows.

I came out of Toronto the other day and sat waiting for take-off clearance and burned up a hundred pounds of fuel—and, if I was burning up a hundred pounds of fuel in my airplane, you can imagine how many thousands of pounds of fuel were being burned up by airplanes that were all lined up and had taxied from the terminal two miles up north to the north runway and were sitting there waiting for take-off clearance. Six of them were lined up and the traffic was taking off with about three minutes' spacing.

There is a runway—1028, it is called—that is never used, a runway that would just be a beautiful runway, particularly for general aviation. In all but the most adverse wind conditions it could be used, but it is only used as a relief taxi strip.

So, when we visited the tower at Malton several months ago and we were impressed with the fact the personnel there were trying to do a good job, we were impressed with the fact that they had simply dreadful equipment to work with. I do not know whether they say that has been improved or has deteriorated since they now have the new JETS system installed. I would not be prepared to discuss that technically with the committee because I would be incapable of doing that; but

[Traduction]

si peu réalistes. Nous sommes convaincus que les gens du Ministère ont la langue fourchue.

Ces frais d'atterrissage de \$5 n'étant imposés que pour quatre aéroports du Ministère, le but évident de l'exercice est de décourager l'aviation générale d'utiliser ces quatre aéroports. Autrement, pourquoi ne pas imposer ces frais aux 35 et quelques aéroports du Ministère. Nous savions donc quel était le but de l'exercice.

Le ministère des Transports veut se débarrasser de l'aviation générale et nous ne sommes pas d'accord. Nous soutenons qu'il n'existe aucun aéroport au pays qui ait un trafic qui justifie cette tentative d'exclusion.

À notre avis, l'aéroport de Malton où l'on prétend avoir les problèmes les plus sérieux en ce sens est un aéroport qui n'est utilisé qu'à 50 et 60 p. 100 de sa capacité. Nous ne pensons pas que les installations soient bien utilisées et que le contrôle du trafic aérien soit adéquat; les principes gouvernant l'aéroport de Malton sont mauvais.

On y respecte encore un programme de réduction du bruit élaboré à l'époque où les réacteurs faisaient suffisamment de bruit et de vibrations pour vous jeter en bas du lit lorsqu'un avion passait au-dessus de votre maison. Il n'y a plus beaucoup de ces moteurs en service. Ce programme de réduction du bruit les oblige à alterner l'utilisation des pistes; pendant un certain nombre d'heures on utilise la piste nord-est-sud-ouest, puis la piste est-ouest. Cela signifie que pendant un certain nombre d'heures, alors que les avions commerciaux utilisent la piste sud l'aviation générale peut utiliser la piste nord. Toutefois, lorsque les avions commerciaux doivent commencer à utiliser l'autre piste, les deux types d'avion se retrouvent au même endroit et les files d'attente s'allongent.

L'autre jour, pour décoller de Toronto, j'ai dû attendre mon autorisation de vol et j'ai brûlé 100 livres de carburateur; si moi j'en ai brûlé 100 livres avec mon petit avion, imaginez les milliers de livres de carburateur qu'on brûlé tous les avions qui attendraient en ligne et qui ont dû rouler deux milles à partir du terminus pour se rendre à la piste nord. Six avions étaient en ligne et les décollages se faisaient à intervalles de trois minutes.

Il y a une piste qui porte le numéro 1028 et qui n'est jamais utilisée; elle serait merveilleuse, particulièrement pour l'aviation générale. Elle pourrait être utilisée presque tout le temps, sauf par vent extrêmement puissant; cependant on ne l'utilise que comme voie de circulation de rechange.

Lorsque nous avons visité la tour de contrôle de Malton il y a plusieurs mois, nous avons eu l'impression que le personnel tentait de faire un bon travail. Cependant, nous avons été impressionnés par l'équipement épouvantable avec lequel ces gens travaillent. Je ne sais pas s'il y a eu amélioration ou détérioration depuis notre visite, car on a maintenant installé le système JETS. Je ne veux pas discuter des aspects techniques de cet équipement car j'en serais bien incapable. Ce

[Text]

that, coupled with this awful noise abatement program, is what the problem is.

That same kind of problem, to a lesser degree, exists in the others of the four airports that DOT appears to want to get general aviation out of.

Now, we just do not think general aviation should be even discouraged from using those airports to their hearts' content until DOT solves the problem of alternate airports for those airplanes to go to.

The Chairman: Could I ask you to wind up, please, Mr. Beach?

Mr. Beach: Okay. Not to force them to go to, but to attract them to. We have been talking about Boundary Bay, for example, as a relief for Vancouver for what, two or three years? It is still not being used to provide a relief from the congestion of Vancouver. The same thing applies to Toronto Island airport: there has not been anything done to really get it developed to the point where it could take some of the load off Toronto International. That is our problem.

The Chairman: Thank you very much.

Mr. Ellis: On a point of order, Mr. Beach made reference to the fact that I used the word "criminal". I hope that I did not; if I did, I would like to have it withdrawn. I would not want to use that kind of language.

The Chairman: You did and I am sure you would want to withdraw it and I appreciate your doing so. Thank you, Mr. Ellis.

Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Merci, monsieur le président.

Just for the record, ELT stands for what, Mr. Beach?

Mr. Beach: Emergency locator beacon.

Mr. Deniger: So, if a plane crashes, the beacon then would start buzzing and the search and rescue operation would be simplified and the plane would be found faster?

Mr. Beach: Yes.

Mr. Deniger: These ELTs that you had on your planes before they were mandatory you had put on because you were concerned with safety. The ELTs that were approved subsequently by DOT also had that purpose, but there was a problem with the battery?

Mr. Beach: Yes. The specifications that DOT developed for what they felt would be a suitable ELT far exceeded the performance of any ELTs on the market. They required that it had to be capable of operating in extremely low temperatures for 48 hours or whatever it was and the ELTs, mostly on the American market, had not been developed to perform for that length of time in those temperatures, as they felt they had to for northern Canada and so on.

Mr. Deniger: But it seems to me that if . . .

[Translation]

problème de même que le terrible programme de réduction du bruit constitue l'essentiel de nos difficultés.

Le même genre de problème se pose dans les trois autres aéroports dont le ministère semble vouloir exclure l'aviation générale.

Nous ne croyons pas qu'on devrait décourager l'aviation générale d'utiliser ces aéroports à volonté, tant que le ministère des Transports n'aura pas trouvé d'autres aéroports où ces avions pourraient atterrir.

Le président: Monsieur Beach, pourriez-vous terminer votre réponse?

M. Beach: D'accord. On ne devrait pas essayer de chasser ces avions, mais plutôt chercher à les attirer. Par exemple, on avait proposé d'utiliser l'aéroport de Boundary Bay pour réduire la circulation à l'aéroport de Vancouver; on en parle depuis deux ou trois ans peut-être. On n'a pas encore adopté cette solution pour décongestionner l'aéroport de Vancouver. Il en va de même pour l'aéroport des îles de Toronto; on n'a vraiment rien fait pour développer cet aéroport, ce qui permettrait de réduire la circulation à l'Aéroport international de Toronto. Ça, c'est notre problème.

Le président: Merci beaucoup.

M. Ellis: J'invoque le Règlement. M. Beach a souligné le fait que j'ai utilisé le mot «criminel». J'espère que je ne l'ai pas fait; si c'est le cas, je désire me rétracter. Je ne voudrais pas utiliser un tel langage.

Le président: Vous avez utilisé ce mot et je suis certain que vous voulez le retirer, j'apprécie que vous l'ayez fait. Merci, monsieur Ellis.

Monsieur Deniger.

M. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Au fait, monsieur Beach, que signifie RBS?

M. Beach: Il s'agit de radiobalise de secours.

M. Deniger: Alors, si un avion s'écrase, cette balise commence à envoyer des signaux, ce qui simplifie les opérations de recherche et de sauvetage; ainsi, l'avion serait retrouvé plus rapidement, n'est-ce pas?

M. Beach: C'est juste.

M. Deniger: Avant que les radiobalises de secours ne deviennent obligatoires, vous aviez installé un équipement semblable dans votre avion par mesure de sécurité. Les radiobalises de secours approuvées subseqüemment par le ministère des Transports jouaient également ce rôle, mais il y a eu des difficultés avec la batterie, n'est-ce pas?

M. Beach: Oui. Les normes élaborées par le ministère des Transports pour ce qu'on croyait devoir être une balise acceptable excédaient de loin le rendement des radiobalises disponibles sur le marché. Le ministère exigeait que cet équipement puisse fonctionner dans des températures extrêmement basses pendant 48 heures, ou quelque chose du genre; les radiobalises surtout disponibles sur le marché américain n'avaient pas été conçues pour fonctionner pendant si longtemps à des températures aussi basses; le ministère croyait que c'était nécessaire pour le climat nordique du Canada, etc.

M. Deniger: Mais il me semble que si . . .

[Texte]

Mr. Skelly: Mr. Chairman, on a point of order—I am sorry to interrupt . . .

The Chairman: Mr. Skelly.

Mr. Skelly: . . . just to clarify a statement. Was there not a further factor that those lithium batteries, in fact, blew up inside the ELT and, in some cases, damaged aircraft—I am not sure if there were any direct air accidents—and that this thing was unsafe? It blew up inside the ELT and, in some cases, blew part of the cockpit up.

Mr. Deniger: In the one that was approved by Transport Canada the batteries were faulty.

Mr. Beach: Yes.

• 2100

Mr. Deniger: But you do not object to the concept of ELTs?

Mr. Beach: No, COPA has heartily endorsed ELTs, and always did. At the time when we were objecting, most bitterly, over the compulsion we were saying, at the same time, that we heartily endorsed ELTs as an excellent safety measure.

Mr. Deniger: And now what is the status? Are ELTs mandatory or are they discretionary? Are they optional?

Mr. Beach: They have been optional if you could get a battery that would operate. At the present time there still is not a lithium battery that will operate them, but there are batteries that can be used in ELTs, and I do not know whether the current generation of batteries will give the performance that DOT specified when they . . . You see, they went to the lithium battery only because that was the only battery that would give them that kind of performance in those kind of temperatures. But it has these other defects that killed them. But now, starting January 1, I understand, it is going to be compulsory, again, for all general aviation aircraft to have an ELT back into their airplane operating with whatever batteries they can get to operate them.

Mr. Deniger: How does yours operate? With a battery?

Mr. Beach: Yes.

Mr. Deniger: And that one worked even in the cold, or you think it works in the cold and should not be a problem if you crash—hopefully you will not—in the Northwest Territories?

Mr. Beach: The one that I have on my aircraft is the approved type that is mounted in the tail of the airplane and it has got an impact switch and all the other goodies on it. I am not too sure from time to time whether it is working; I test it every once in a while. But the old reliable one that I spoke of, it just operates on flashlight dry cells.

Mr. Deniger: Okay.

[Traduction]

M. Skelly: Monsieur le président, j'invoque le Règlement . . . Je suis désolé de vous interrompre . . .

Le président: Monsieur Skelly.

M. Skelly: . . . Je voudrais obtenir une précision. Ces batteries au lithium ne présentaient-elles pas un autre problème? De fait, je crois qu'elles explosaient à l'intérieur des radiobalises et que dans certains cas, cela a endommagé des avions. Je ne suis pas certain qu'il y ait eu des accidents d'avion qui découlent directement de cette cause, mais j'ai l'impression que cet appareil n'était pas sûr, n'est-ce pas? Les batteries pouvaient sauter à l'intérieur de la radiobalise, et dans certains cas, des parties de cockpits ont sauté avec.

M. Deniger: Dans l'appareil approuvé par le ministère des Transports, les batteries ne fonctionnaient pas bien.

M. Beach: C'est juste.

M. Deniger: Cependant, vous ne vous opposez pas au principe même des radiobalises de secours?

M. Beach: Non, l'Association canadienne des propriétaires et pilotes d'avions a toujours fortement appuyé le principe des radiobalises de secours. Au moment où nous critiquions le plus âprement l'obligation qui nous était faite, nous appuyions également fortement le principe des radiobalises de secours qui sont une excellente mesure de sécurité.

M. Deniger: Et maintenant qu'en est-il? Les radiobalises de secours sont-elles obligatoires ou optionnelles?

M. Beach: Elles sont optionnelles si vous pouvez trouver une pile qui fonctionne. A l'heure actuelle, aucune pile au lithium n'est satisfaisante, mais il y a d'autres batteries qu'on peut utiliser dans les RBS; je ne sais pas si la présente génération de batteries correspondra aux normes établies par le ministère des Transports au moment où . . . Vous voyez, le Ministère a adopté la pile au lithium seulement parce que c'était la seule qui pouvait offrir le rendement demandé à de telles températures. Cependant, il y avait ces autres défauts qui les ont rendues inutilisables. Je crois qu'à compter du 1^{er} janvier prochain, il sera à nouveau obligatoire d'installer une radiobalise de secours dans tous les avions privés, peu importe le type de pile utilisée.

M. Deniger: Comment votre balise fonctionne-t-elle? Avec une pile?

M. Beach: Oui.

M. Deniger: Et cet appareil fonctionnait même au froid, ou croyez-vous que vous auriez des problèmes si vous vous écrasiez dans les Territoires du Nord-Ouest, ce qui n'est pas à souhaiter?

M. Beach: J'ai dans mon avion une radiobalise approuvée qui est installée dans la queue de l'appareil; elle est dotée d'un commutateur sensible à l'impact et d'une série d'autres caractéristiques. Je ne suis pas certain que ça fonctionne tout le temps, alors je vérifie de temps à autre. Cet appareil très fiable dont je vous ai parlé fonctionne sur des piles de lampe de poche.

M. Deniger: D'accord.

[Text]

You mention in your brief that the Toronto airport was a piece of cake *sinécure*—I do not know how you translate it in English—when you compare it with O'Hare in Chicago and Heathrow in London. How much general aviation is there at O'Hare and Heathrow?

Mr. Beach: There is very little at Heathrow. I do not know what the percentage is, but there is quite a bit of general aviation in O'Hare. I have been in there, myself, and the base operator that operates there, I think it is Butler, is a very busy base operator, so there is a lot of general aviation. But I do not know the percentage.

Mr. Deniger: What is the cost . . . ? You mentioned four airports, for example, often in your exchange with Mr. Ellis. What four airports are we talking about, in Canada, where you feel that Transport Canada is trying to discourage your members from flying into?

Mr. Beach: They are the ones that are named in this fee schedule, that is, Vancouver, Toronto, Montreal-Dorval, and Mirabel.

Mr. Deniger: But Mirabel has never had general aviation, it was never designed for it.

Mr. Beach: It never has had any traffic either.

Mr. Deniger: That is true. But it was never designed for it, you will have to admit that.

Mr. Beach: Yes, I do not know that I would want to just put it that way. I would have to admit that general aviation was ignored in the design of Mirabel Airport, yes.

Mr. Deniger: What is the cost of . . . Say you land in . . . Let us take some airports at random. If you land in Malton it is \$5; if you land at Heathrow or if you land at O'Hare, or Logan in Boston, or J.F. Kennedy in New York, what is the cost?

Mr. Beach: I cannot tell you.

Mr. Deniger: Is it approximately \$5 also, do you think, at Heathrow and O'Hare and . . .

Mr. Beach: No, I think at Kennedy it is \$25; and I know that in Boston, at Logan, it is \$50—I have paid it. But I would like to say this, and I travel a lot in the United States, and I wish I had brought along a package of fuel slips because I keep saving them . . . I have some in my desk drawer some 200 fuel slips and except for the ones, in Canada, where I have been billed for landing fees, in all the United States and in the past three years, I have been billed for six landing fees. Three or four months ago—now this will give you an idea when you are talking about . . .

• 2105

Mr. Deniger: I am not sure I understand, so I am glad that you are continuing. You have landed. You have been billed. Have you paid?

Mr. Beach: Except for the ones that have been billed for, in Canada, at DOT airports. Two or three months ago, I flew from Smith's Falls to Grand Rapids, Michigan, cleared customs, flew nonstop to Salt Lake City, a big airport, stayed

[Translation]

Dans votre mémoire vous dites que l'aéroport de Toronto est une *sinécure* . . . je ne sais pas comment traduire cela en anglais . . . lorsqu'on le compare à l'aéroport O'Hare de Chicago et à l'aéroport Heathrow de Londres. Y a-t-il beaucoup d'appareils d'aviation générale à O'Hare et à Heathrow?

M. Beach: Il y a très peu d'aviation générale à Heathrow. Je ne sais pas quel est le pourcentage, mais il y a beaucoup d'aviation générale à O'Hare. J'ai moi-même été là-bas et l'exploitant de la base est très occupé, je crois que c'est Butler. Il y a donc beaucoup d'aviation générale là-bas, mais je ne saurais dire quelle est la proportion.

M. Deniger: Combien coûtent les atterrissages? Dans votre discussion avec M. Ellis vous avez souvent parlé de quatre aéroports. Quels sont les quatre aéroports canadiens où vous croyez que le ministère des Transports essaie de décourager vos membres?

M. Beach: Il s'agit des aéroports énumérés dans cette carte des frais, à savoir Vancouver, Toronto, Montréal-Dorval et Mirabel.

M. Deniger: Mais l'aéroport de Mirabel n'a jamais été conçu pour l'aviation générale.

M. Beach: Il n'y a jamais eu de circulation non plus.

M. Deniger: C'est vrai. Mais vous devez admettre qu'il n'a jamais été conçu pour ce genre de circulation.

M. Beach: Oui, mais je ne sais pas si on devrait s'exprimer ainsi. Je dois admettre que lors de la conception de l'aéroport de Mirabel, on n'a pas tenu compte de l'aviation générale.

M. Deniger: Quel est le coût de . . . disons que vous atterrissez à . . . prenons quelques aéroports au hasard. Si vous atterrissez à Malton, il vous en coûte \$5; si vous allez à Heathrow ou à O'Hare, si vous descendez à l'aéroport Logan de Boston ou à l'aéroport John F. Kennedy de New York, combien vous coûte un atterrissage?

M. Beach: Je ne saurais vous dire.

M. Deniger: Croyez-vous qu'il vous en coûte également environ \$5 à Heathrow, à O'Hare et . . .

M. Beach: Non, je crois qu'à l'aéroport Kennedy ça coûte \$25; je sais qu'à Boston, à l'aéroport Logan, les frais sont de \$50 car j'ai dû payer cette somme. Je dirais cependant que je voyage beaucoup aux États-Unis, et j'aurais bien voulu amener ici toutes ces factures de carburéacteur que je conserve . . . Dans mon tiroir de bureau j'ai environ 200 factures de carburéacteur; sauf sur les factures canadiennes où l'on indique les frais d'atterrissage, lors de mes nombreux voyages aux États-Unis, au cours des trois dernières années, on ne m'a facturé des frais d'atterrissage qu'à six occasions. Il y a trois ou quatre mois . . . voici qui va vous donner une idée de la situation . . .

M. Deniger: Je ne suis pas sûr de bien comprendre, c'est donc aussi bien que vous continuiez. Puisque vous y avez atterri, on vous a imposé un droit. L'avez-vous payé?

M. Beach: Oui, sauf les droits qui nous ont été imposés, au Canada, dans les aéroports du ministère des Transports. Il y a deux ou trois mois, je me suis rendu de Smiths Falls à Grand Rapids, au Michigan, je me suis envolé directement à Salt

[Texte]

there overnight, went from there to Monterey, California, from there back to Las Vegas, from there to Tucson, from there to San Diego, up to Oakland, back to Las Vegas, because our wives still had some money to spend, back to Kansas City and back home. We landed at 14 airports and we paid a landing fee at one. That was that little airport at Monterey, California, and we had a running battle. The Chamber of Commerce which is highly indignant about this because they do not approve of the landing fee either. However, that is how you travel in the United States. The only fee that you pay in the United States is that 7 cents a gallon which, just before the last election, was reduced to 4 cents a gallon and I believe it will go back to 7 cents a gallon.

Out of the revenue of 7 cents a gallon in the United States, all which goes into an airport trust fund and cannot be spent on anything but aviation, they are embarrassed with a surplus of \$3.5 billion. That is how much revenue they get in the United States for the 7-cent-a-gallon fee. Here, in Canada, we figure that we are paying 60 cents a gallon. It is almost like liquor or cigarettes. Every time I go into Malton. . . . Just last week I went into Malton and I took on 200 pounds of fuel. That is \$120 in taxes that I pay for the privilege of landing in Malton: So, \$5 is peanuts.

Mr. Deniger: I do not have Mr. Ellis' expertise. He probably understands everything you have said. Mr. Skelly, I am sure, understood everything also because he used to teach. I do not understand what you are saying. Are you telling me that the United States, by charging less for their oil and no landing fees, are making money with their airports?

Mr. Beach: Yes.

Mr. Deniger: We are charging money for our fuel, we are charging landing fees and we are not making any money.

Mr. Beach: Yes. You see, when we talk to the people in DOT, who administer the landing fee, and talk about getting these user charges, we are talking about two different things.

At one time, we were talking to DOT about user charges; that is, paying our own way. Now, we are not talking to them about user charges; we are talking to them about deterrent charges and these are the things that we are most bitter about. When we were talking about user charges and we talked to them about all of these other taxes and charges that we, in Canada, pay that they do not pay in the United States. DOT are going to throw up their hands and say: "Do not talk to us about sales taxes or about any of these excise taxes or any of these other taxes because we do not get that. It all goes into the general fund."

Mr. Deniger: If you are in the states and you are flying a small plane and you are filling it up, your cost per gallon of oil:

[Traduction]

Lake City, dont l'aéroport est important, y ai passé la nuit pour ensuite m'envoler pour Monterey, en Californie. Ensuite, je suis revenu en passant par Las Vegas, Tucson, San Diego, Oakland, Las Vegas, étant donné que nos femmes avaient encore de l'argent à dépenser, Kansas City, et retour chez nous. Nous avons atterri dans 4 aéroports et nous n'avons payé un droit d'atterrissage que dans un seul. Il s'agissait du petit aéroport de Monterey, en Californie, et l'imposition de ce droit y cause d'ailleurs pas mal de problèmes. En effet, la Chambre de commerce est tout à fait contre l'imposition de ce droit d'atterrissage. Quoi qu'il en soit, c'est ainsi que l'on voyage aux États-Unis. Le seul droit que vous payez, dans ce pays, est la taxe de 7c. le gallon qui, juste avant les dernières élections, avait été réduite à 4c., mais je pense qu'elle repassera bientôt à 7c..

Cette taxe américaine de 7c. le gallon est versée en totalité dans un fonds de fiducie aéroportuaire et ne peut être consacrée qu'à des dépenses en aéronautique; à l'heure actuelle, les Américains ne savent que faire de leur surplus de 3.5 milliards de dollars. Cela vous donne donc une idée des recettes qu'ils perçoivent grâce à une taxe de 7c. le gallon. Au Canada, ce que nous payons représente à peu près 60c. le gallon. C'est presque autant que pour les alcools et les cigarettes. Chaque fois que je vais à Malton . . . tenez, justement, la semaine dernière, je suis allé à Malton et j'ai pris 200 livres de carburant. Cela représente \$120 de taxes que je paye uniquement pour avoir le privilège d'atterrir à Malton. Tout cela pour vous dire que \$5, c'est rien du tout.

M. Deniger: Je n'ai pas l'expertise de M. Ellis, qui comprend certainement tout ce que vous venez de dire. M. Skelly est aussi sans doute aussi dans le même cas, étant donné que c'est un ancien professeur. Moi, par contre, je n'y comprends rien. Voulez-vous me dire que les États-Unis, en faisant payer une taxe moins élevée pour le carburant et en n'imposant aucun droit d'atterrissage, obtiennent plus de recettes avec leurs aéroports?

M. Beach: Oui.

M. Deniger: Nous, nous imposons une taxe sur notre carburant, nous imposons des droits d'atterrissage et, malheureusement, nous ne faisons pas de bénéfices.

M. Beach: Exactement. Lorsqu'on parle aux fonctionnaires du ministère des Transports de ces droits d'atterrissage et de ces frais imposés aux usagers, il s'agit de deux choses complètement différentes.

A une époque, nous parlions à ces fonctionnaires de l'imputation des frais aux usagers, ce qui revient à nous faire payer directement. Maintenant, nous leur parlons de tous ces frais qui nous sont imposés et qui sont destinés à nous décourager d'utiliser ces aéroports. C'est cela qui nous révolte le plus. Nous leur avons souvent parlé de tous ces autres droits et taxes que nous payons au Canada et qu'ils ne payent pas aux États-Unis. Malheureusement, ils se contentent de lever les bras au ciel en disant: «Ne nous parlez pas de taxes de vente ou de toute autre taxe d'accise, car il ne s'agit pas du tout de cela. Tout est versé dans un fonds consolidé».

M. Deniger: Si vous allez aux États-Unis avec un petit avion et que vous y faites le plein, le coût d'un gallon de carburant

[Text]

is it cheaper or more expensive than in Canada? Forget the taxes. How much does it cost you for 100 pounds of fuel in the United States which is 100 pounds of fuel here if you are comparing, say, Grands Rapids with Malton? What is cheaper?

Mr. Beach: Well, in recent months, I would say that it is slightly higher in the United States than it is in Canada. Until this recent upheaval of energy prices, well, it was always substantially cheaper in the United States than it was in Canada.

Mr. Deniger: Are you taking into account, of course, the \$1 in that? Theirs is 20 cents more than ours. It costs us 20 cents less. So, it is more expensive to operate in the states. Therefore, your \$5 landing fee, which is \$50 at Logan, \$5 at Dorval. How much is it at either St. Hubert or Buttonville?

Mr. Beach: There is not any landing fee at Buttonville.

Mr. Deniger: And St. Hubert?

Mr. Beach: I do not think there is any there. No.

• 2110

Mr. Deniger: You see, you are basically saying that that is a deterrent for your members to use those big airports. I am not so sure if that is such a bad idea. If you have a 747 on the runway with, I do not know how many thousands of gallons of fuel, and it is waiting there—and I am using Captain Cook's argument of this afternoon—and you have I do not know how many small planes, Cessna 172's or 340's, or 150's ready to take off, I am not so sure whether it is, la vocation, the role or the purpose of those big airports to cater to that kind of plane. And if indeed you are going to use them I am not so sure it is all that bad to have a \$5 fee.

I think it was Mr. Ellis who was saying that to collect \$5 it costs you \$5 in administration costs. If it was \$1.65 in the past, obviously the cost is going to be the same whether it is a \$1.65 landing fee or \$5; you are losing \$3.35 every time your plane lands.

Mr. Beach: Yes, you are right.

Mr. Deniger: That did not make sense to me. That surely did not make sense to me. If we look at this \$5 and we wait until it is \$25 before we collect, that means the cost is still \$5, but we can net \$20. When you look at the deficits that we have in the whole operation of airports, I am not so sure whether that is such a bad idea.

So, Mr. Beach, I think general aviation is fine. I think there is a place for it in the country, but I am not too sure whether the place for it is in Malton, Dorval, Mirabel or Vancouver.

Obviously in the States they probably do not think it is suitable in JFK, Logan, or Heathrow—Heathrow is in London—or Chicago, or else they would not be charging \$50 or \$25. If they are charging that it is basically for a purpose. That purpose is to leave the major commercial airports to the big planes and the big corporations and to leave airports like Saint Hubert, which is just outside my riding, for people like

[Translation]

est-il plus cher ou moins cher qu'au Canada, sans tenir compte des taxes? Combien coûtent 100 livres de carburant aux États-Unis, en comparant par exemple Grand Rapids et Malton? Où le carburant est-il meilleur marché?

M. Beach: Depuis quelques mois, je pense que le carburant coûte un peu plus cher aux États-Unis qu'au Canada. Auparavant, c'était le contraire.

M. Deniger: Tenez-vous compte de la valeur d'échange de nos monnaies? Leur dollar vaut 20¢ de plus que le nôtre. Il nous en coûte donc 20¢ de moins. Il revient donc plus cher de piloter un avion aux États-Unis. En conséquence, votre droit d'atterrissage est de \$5 à Dorval et de \$50 à Logan. A combien s'élève-t-il à St-Hubert ou à Buttonville?

M. Beach: Aucun droit d'atterrissage n'est imposé à Buttonville.

M. Deniger: Et à St-Hubert?

M. Beach: Que je sache, il n'y en a pas non plus.

M. Deniger: Vous nous dites en fait que cela incite vos membres à ne pas utiliser ces gros aéroports. Je ne suis pas certain que cela soit une si mauvaise idée. Si vous avez en piste un 747 qui contient je ne sais combien de milliers de gallons de combustible et qui attend un mot de la tour pour prendre son envol, je ne suis pas certain que ce soit vraiment le rôle et la vocation de ces gros aéroports de le faire attendre pour s'occuper de petits avions comme des Cessna 172 ou 340. Si ces petits avions tiennent à utiliser des gros aéroports, il n'est pas si mauvais qu'on leur demande \$5.

Je crois que c'est M. Ellis qui disait qu'il en coûtait \$5 en frais d'administration pour percevoir ces \$5. S'ils en coûtait \$1.65 comme par le passé, il n'en coûterait pas plus cher d'exiger \$1.65 ou \$5 en frais. Vous perdez \$3.35 chaque fois que votre avion atterrit.

M. Beach: Oui, vous avez raison.

M. Deniger: Cela n'avait aucun sens selon moi. Si nous attendons que ces \$5 deviennent \$25 avant de les percevoir, cela signifiera que les frais seront toujours à \$5 mais qu'on pourra récupérer \$20. Compte tenu des déficits de nos aéroports, je ne suis pas certain que ce soit une situation si mauvaise idée.

C'est très bien de permettre à tous d'utiliser les aéroports, mais je ne crois pas que ces petits avions devraient pouvoir aller à Moncton, Dorval, Mirabel et Vancouver.

Aux États-Unis, ils n'ont pas l'air de croire que ces avions devraient normalement atterrir à JFK, à Logan ou à Heathrow, Heathrow est à Londres—ou à Chicago puisqu'ils exigent des frais de \$50 ou \$25. Il doit bien y avoir une raison à cela. Cette raison c'est qu'ils veulent réserver les grands aéroports commerciaux au Jumbo et aux grosses compagnies, et laisser les petits aéroports comme St-Hubert qui est en marge

[Texte]

your members. I must say that I do not find that all that upsetting.

In your example, when you said it is like charging toll, in my riding you are charged a toll to go to Toronto. I have to contend with that. Transport Canada does that to me all the time. I have an eastern townships auto route that crosses my riding and it is a toll auto route. It continues through my riding. I also have a bridge to cross to go into Montreal and I have to pay a toll on that too. So I must say if they abolish that. I am going to ask that they abolish the toll on that bridge also. That might be a good compromise there. They raise \$3.5 million of revenue from my toll bridge. They raised—what? \$500,000 you said from your taxes?

Mr. Beach: They take that much. They do not raise that because they spend that much collecting.

Mr. Deniger: They were losing money when it was \$1.65. Now I presume 20 per cent goes to costs, if I can use some of the figures that Mr. Ellis was quoting from the letter received from the minister.

I sympathise with your problem, but we heard this morning and this afternoon evidence that aviation in this country has increased 100 per cent over the last 10 years and we are having difficulties coping. The controllers are having staffing problems. The planes are getting larger and more expensive. It is a question of choice. I am not too sure whether there is still room for you at those airports.

You said that Toronto is operating at 55 per cent capacity. We just announced a huge expansion program at Toronto. I am going to have to go to the minister and tell him, Mr. Minister, you still have 45 per cent capacity and volume in Toronto. Maybe we are spending this money prematurely.

Mr. Ellis: I will explain it to you.

Mr. Deniger: Maybe we should not be doing this. I am sure that my colleague, Mr. Fisher, and my pal from Brampton-Georgetown would be very upset if I told them that.

So I think it is obvious that the future is to have satellite airports for your members—Saint Hubert, Buttonville or others. I think that is clear.

Now where I support you is when you talk about licensing problems and the delays, because I was involved in the slow-down of the inspectors at the time and I was also involved with the delays and the problems that that raised. But that is a labour problem. That is a problem that I might have one day if I want to take the bus and the bus drivers are not working. That is not necessarily the fault of the department.

Mr. Beach, I think you represent your members quite well. You plead a good case, but I think that since 1970 there has been a great change in aviation. In fact, again in relation to COPA members, I am looking forward to reading the Dubin Report, because I am sure it will have a lot to say also about the role of general aviation in the major airports.

[Traduction]

de ma circonscription aux pilotes comme vos membres. Je ne crois pas que cela soit si mauvais.

Dans votre exemple, vous comparez cela à des droits de péage, dans ma circonscription, on doit payer des droits de péage pour aller à Toronto. Je dois m'en accommoder. Transport-Canada me fait cela tout le temps. L'autoroute des Cantons de l'est traverse ma circonscription et c'est une autoroute à péage. Elle traverse ma circonscription et aboutit sur un pont qui donne accès à Montréal et pour lequel je dois également payer un droit de péage. Si Transport Canada abolit les frais qu'il vous demande, je vais lui demander qu'il abolisse également le péage sur ce pont. Ce serait peut-être un bon compromis. Il tire \$3.5 millions de revenus de ce pont. Vous avez dit qu'il tirait quelque \$500,000 de vos taxes?

M. Beach: Oui. Ce montant n'est cependant pas net, parce qu'ils doivent en dépenser autant pour le percevoir.

M. Deniger: Ils perdaient de l'argent lorsque ces frais étaient de \$1.65. Je suppose que 20 p. 100 de ces frais servent à payer les coûts, si vous me permettez d'utiliser certains des chiffres tirés par M. Ellis de la lettre qu'il a reçue du ministre.

Je comprends votre problème, mais nous avons entendu ce matin et cet après-midi des témoins qui nous ont dit qu'il y avait eu une augmentation de 100 p. 100 ces dix dernières années dans le secteur de l'aviation et que cela pose des difficultés. Il n'y a pas assez de contrôleurs. Les avions deviennent de plus en plus gros et plus coûteux. C'est une question de choix. Je ne suis pas certain qu'il y ait encore de la place pour vous sur ces aéroports.

Vous avez dit que Toronto fonctionnait à 55 p. 100 de sa capacité. Nous venons d'annoncer un énorme programme d'expansion pour cet aéroport. Je devrai donc dire au ministre s'il y a encore 45 p. 100 de la capacité qui n'est pas utilisée à Toronto que nous dépensons peut-être cet argent de façon prématurée.

M. Ellis: Je vais vous expliquer.

M. Deniger: Nous ne devrions peut-être pas le faire. Je suis certain que mon collègue, M. Fisher, et mon ami de Brampton-Georgetown serait très fâché si je devais le leur annoncer.

Il est évident qu'à l'avenir, vos membres devront utiliser les aéroports satellites comme St-Hubert, Buttonville et d'autres. C'est clair.

Je sais que vous avez raison lorsque vous parlez des problèmes de licence, et des retards, parce que je me suis occupé du ralentissement de travail chez les inspecteurs et des retards et problèmes que cela a posés. Cependant, c'est un problème syndical. C'est un problème que j'aurai peut-être un jour si je voulais prendre l'autobus alors que les chauffeurs d'autobus sont en grève. Ce n'est pas nécessairement la faute du ministère.

Monsieur Beach, vous représentez vos membres avec conviction. Vous avez bien exposé votre situation, mais le fait est que depuis 1970, il y a eu de grands changements dans le secteur de l'aviation. Pour ce qui est de la COPA, j'attends avec impatience le rapport Dubin, parce que je suis certain qu'il y aura beaucoup de choses à dire au sujet du rôle de l'aviation générale dans les grands aéroports.

[Text]

Thank you, Mr. Chairman.

• 2115

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

Mr. Fisher: On just a point of order . . .

The Chairman: A point of order, Mr. Fisher.

Mr. Fisher: I would just like a little bit of clarification of a . . .

The Chairman: A point of clarification, okay. That means I do not have to rule.

Mr. Fisher: You said that you took a trip, sir, through the U.S., and I got confused at that point. I am just asking whether you went to airports that do not charge you for landing or did you go to special airports for general aviation, or is there a two tier system in the United States?

Mr. Beach: No, there is not. I went to all of the biggest airports. I went to the main airport in Salt Lake City. I went to the main airport in Vegas. I went to the main airport in Tucson and the same at San Diego . . .

Mr. Fisher: So they do what we do and they have some airports where they charge you and some where they do not.

Mr. Beach: No, rarely are there airports in the United States that charge a landing fee, and I mean rare.

Mr. Deniger: We have four in this country.

Mr. Beach: Yes, and they have got about four in the whole of the United States that charge a landing fee.

Mr. Fisher: That was all I wanted. I am sorry, I was confused, and I do not want to take up somebody else's time. I just wanted to clear that up.

The Chairman: Mr. Skelly is next.

Mr. Skelly: Mr. Chairman, this is a very interesting running argument on a lousy \$5, when it costs roughly \$55 an hour to get a little bit of dual instruction in a Cessna 150. I think what the gentleman was trying to get at was the constant aggravation of additional charges that really do not seem to make much sense, that it does not achieve the objective of the Department of Transport and it just adds a continuing burden on people involved in general aviation. The \$5 landing fee, just to throw in my two bits worth, I think was not worked out on user pay or anything else. It was just meant to discourage people from, and I am going to stick with the one I am familiar with, Vancouver. The theory there was basically that they would open Boundary Bay to general aviation, that the \$5 would be such an aggravation, especially to people who used it frequently, that they would move over to Boundary Bay.

I would really submit that there are far more . . . If they are concerned about the volume of traffic and general aviation and inexperienced pilots in Vancouver, the mix of traffic, they should put a flat exclusion on it. They could, first of all, keep aircraft out of there that are not equipped with transponders, they could insist, and they do this, that the airport only be opened at certain times, and the \$5 fee is just another cost and aggravation that really does seem to miss the mark. I think

[Translation]

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Deniger.

M. Fisher: J'invoque le Règlement.

Le président: Un rappel au Règlement, monsieur Fisher.

M. Fisher: J'aimerais avoir des éclaircissements au sujet de . . .

Le président: Des éclaircissements, d'accord. Cela veut dire que je n'aurai pas à rendre de décision.

M. Fisher: Vous avez dit que vous aviez fait un voyage aux États-Unis, et vous m'avez perdu après cela. Avez-vous atterri dans des aéroports qui n'exigent pas de frais d'atterrissage ou dans des aéroports spéciaux pour l'aviation générale? Y a-t-il un système double aux États-Unis?

M. Beach: Non. J'ai atterri dans tous les grands aéroports. Je suis allé à l'aéroport principal de Salt Lake City. Je suis allé à l'aéroport principal de Las Vegas. Je suis allé également à celui de Tucson et de San Diego . . .

M. Fisher: Ils font donc la même chose que nous, et ils exigent parfois des frais et parfois non.

M. Beach: Non, il est rare qu'un aéroport exige des frais d'atterrissage aux États-Unis, très rare.

M. Deniger: Nous n'en n'avons que quatre au Canada.

M. Beach: Oui, et il y en a à peu près quatre dans tous les États-Unis.

M. Fisher: C'est tout ce que je voulais savoir. Excusez-moi, je ne voulais pas prendre le temps réservé à quelqu'un d'autre. Je voulais tout simplement des éclaircissements à ce sujet.

Le président: Monsieur Skelly est le suivant.

M. Skelly: Monsieur le président, c'est une discussion fort intéressante et fort longue sur un petit \$5, alors qu'il coûte environ \$55 l'heure pour apprendre à piloter un Cessna 150. Je crois que notre témoin voulait plutôt parler de la frustration qu'engendre ces frais additionnels qui ne semblent pas avoir beaucoup de sens puisqu'ils ne permettent pas d'atteindre les objectifs que s'est fixés le ministère des Transports et qu'ils ne font qu'ajouter au fardeau assumé par l'aviation générale. Si vous me permettez d'ajouter mon petit grain de sel, ces \$5 n'ont pas été calculés au moyen de la formule utilisée pour les services payés entièrement par les utilisateurs. On voulait tout simplement empêcher ces pilotes d'utiliser l'aéroport de Vancouver, par exemple, pour parler de celui que je connais le mieux. On voulait ouvrir Boundary Bay à l'aviation générale, et ces \$5 visaient à inciter ceux qui utilisent l'aéroport de Vancouver fréquemment à utiliser plutôt celui de Boundary Bay.

Si l'on se préoccupe tellement du volume du trafic aérien, de l'aviation générale et des pilotes inexpérimentés à Vancouver, on devrait tout simplement l'interdire à cet aéroport. On devrait l'interdire aux avions qui ne sont pas équipés de transpondeurs ou ne les autoriser à atterrir qu'à certaines heures. Ces frais de \$5 ne sont que des coûts additionnels qui ne permettront pas d'obtenir le résultat recherché. C'est le cœur du problème. S'ils visent un objectif bien précis, pourquoi

[Texte]

that is the key in this thing. If you have an objective, come right out front with it. Show the alternative and let us get cracking on it, especially if there is a good solid argument.

It is amazing to go down the list. I guess the whole question of flight training, the costs that are coming up there, problems of the ELT, the enforcement, landing fees, licence validations, exclusions from certain airports, have all been around for a long time and it seems to be getting worse rather than better.

I guess the question I would like to ask maybe is one that was not touched on. On some of the problems with air safety in general aviation, I just wonder what your reaction is to more vigorous enforcement by the MOT. It struck me they might use the \$5 that they were using to collect that landing fee and instead maybe take some more expeditious method and spend it on aviation inspectors who did more frequent checks, maybe require currency checks for pilots who had not flown a certain number of hours within a year in order to ensure currency and proper procedures. What is your organization's philosophy on that particular item, more stringent inspection and currency requirement aiming at basically a safer person in the air?

The Chairman: Mr. Beach.

Mr. Beach: Well, we certainly are not looking for any more regulations, that is a cinch. At the present time, with the requirements that we have now for licensing and qualifications, the staffing problem at DOT is such that they cannot keep up with them. We have suggested to DOT that we should go to the same system as they have in the United States. Once you have qualified for an instrument rating in the United States all you have to do is file a minimum number of hours each year in order to maintain your currency with that instrument ticket.

• 2120

The Chairman: No medical?

Mr. Beach: You have to have a medical, but not a check ride as we do in Canada, where you have to have a check ride once a year—well, basically once a year. The reason for our promoting this change is that in Canada, in general aviation, 0.5 per cent of the pilots have instrument ratings. In the States 30 per cent of the pilots have these ratings. I do not think that those instrument rated pilots in the States are as good as the instrument rated pilots in Canada, because a good many of them have not had a check ride since they first got their rating, and they are relying on their continual use of the instrument rating to maintain their currency. But 30 per cent of the pilots in the United States are capable of flying an airplane in adverse weather conditions and in Canada there are very few.

Mr. Skelly: I would just like to throw this in. The thing that worries me is that when the Dubin Commission began there was something like 100 accidents in one year in British Columbia and 50 fatalities associated with it. They were all pretty well VFR general aviation pilots. I have checked out people, and at \$55 an hour on a check ride you are really trying to do the individual a favour. You do not want to hold him out there for two or three hours while you review all the

[Traduction]

ne pas le dire carrément. Il suffit d'exposer la situation clairement et s'il y a un argument solide qui milite en faveur de leur exclusion, il sera accepté.

Il y a très longtemps que nous avons des problèmes avec la formation des pilotes, l'augmentation des coûts, les radios-balises de secours, les frais d'atterrissage, la validation des permis, les exclusions de certains aéroports; et la situation semble empirer plutôt que de s'améliorer.

Je voudrais poser une question qu'on n'a pas encore soulevée. Il s'agit de la sécurité aérienne dans le secteur de l'aviation générale. Quelle est votre réaction à l'application plus vigoureuse des règlements par le ministère des Transports. J'ai pensé qu'il pourrait utiliser ces \$5 qu'il leur en coûte pour percevoir les frais d'atterrissage et les utiliser plutôt pour engager plus d'inspecteurs, faire faire plus de vérifications et exiger des pilotes qui n'ont pas volé un certain nombre d'heures au cours de l'année, qu'ils subissent des tests de vérification pour assurer qu'ils connaissent bien les procédures appropriées. Que pense votre organisme de cette question, des inspections plus sévères et de la vérification des compétences pour assurer la sécurité dans les airs?

Le président: Monsieur Beach.

M. Beach: Il est certain que nous n'aimerions pas avoir plus de règlements. Compte tenu des exigences imposées en ce moment pour les permis et les qualifications, le ministère des Transports n'a pas assez de personnel pour suffire à la tâche. Nous lui avons proposé d'utiliser le même système qu'aux États-Unis. Une fois qu'un pilote a obtenu un brevet quelconque aux États-Unis, il n'a qu'à enregistrer un minimum d'heures chaque année pour se tenir à jour.

Le président: Il n'y a pas de tests médicaux?

M. Beach: Il faut subir un examen médical, mais il n'y a pas d'examen de pilotage comme au Canada où il faut en subir un tous les ans ou presque. Si nous prenons le système américain pour l'aviation générale, c'est qu'au Canada 0.5 p. 100 des pilotes ont un brevet de vol aux instruments. Aux États-Unis, 30 p. 100 des pilotes peuvent voler aux instruments. Je ne pense pas que ces pilotes américains soient aussi bons que les pilotes canadiens, parce que nombre d'entre eux n'ont pas subi d'examen de vol depuis qu'ils ont obtenu leur brevet, enregistrant plutôt des heures de vol pour se tenir à jour. Cependant, 30 p. 100 des pilotes américains peuvent piloter un avion par gros temps, alors qu'il n'y en a très peu au Canada.

M. Skelly: Ce qui me préoccupe, c'est que lorsque la Commission Dubin a commencé son enquête, nous avions quelque chose comme 100 accidents et 50 morts par année en Colombie-Britannique. Il s'agissait surtout de pilotes de l'aviation générale brevetés pour le vol à vue. J'ai fait quelques vérifications et j'ai constaté que l'examen de vol coûte \$55 l'heure et que c'est faire une vraie faveur au pilote. On ne les garde pas dans les airs pendant deux ou trois heures pour revoir toutes

[Text]

procedures that have gone sour over the years. There is an instrument rating problem, and I would be surprised if the United States in coming years did not tighten that up. Perhaps we should be looking at it, too, in order to protect for self-defence.

You talked about instruction at the beginning here, that perhaps we should be putting our private pilots through about five hours of basic instrument procedure in order to keep them straight and level, as that they will be able to handle themselves when they run into cloud accidentally, which kills probably more private pilots than any other problem.

Did I understand you to say that basically you are not in favour of more rigorous enforcement and increasing of standards in terms of proficiency for the general flying public? If you flew 100 hours in a year or even 50 hours, and kept reasonably current, that would probably do the trick. But there are people who literally become a menace. I have run across people who have done things that have absolutely scared me to death, because they are not proficient, they have forgotten the procedures. Then they get themselves in a bit of difficulty, they are not only a hazard to themselves but a hazard to the passengers on the aircraft and other people around them. Your organization is not in favour of that kind of thing?

Mr. Beach: We are not in favour of more inspectors and more regulation. I do not see how they would need out the guy you are talking about. We are in favour of better education, better training and upgrading of training procedures. In the earlier discussion one of the things that we were promoting was tax relief for training costs to make it easier. One time—years ago, DOT used to pay \$100 as a subsidy to every pilot and to the school that the pilot graduated from. They have eliminated that now. If there is money to be spent, then I think that is the way that money should be spent, for better training and better education.

Mr. Skelly: I agree with you wholeheartedly and I think that was a solid point. Of course, you were talking about an approved training program, but I think a lot of the schools in the country are not approved. You are up around 45 hours—it is the rare pilot who can actually get out in 35 hours, and usually you have your fingers crossed if you made it through the flight test. But I think they are trying to make it more rigorous for flying instructors now. Your licence is on the line by the look of the new regulations; that if you approve a person and he blows the flight test or there is a problem, the normal checks and balances are not sufficient. You are going to add on five extra hours just to make sure your licence is protected. It is becoming a problem. I have had some discussion with air traffic controllers and other people involved in enforcement. The said that it was just violating pilots—pilots who make serious errors or breach regulations. One of the comments I had from them was that it takes too much time and energy to enforce these such and with no result. I had one person tell me that all it means for them is overtime, having to fill the forms out, and when it goes to DOT it is never followed up anyway. They would rather just get them to phone up the tower after the have messed up—if they have landed successfully, and

[Translation]

les procédures qui peuvent avoir changé. Le vol aux instruments pose certains problèmes et je serais très surpris si les États-Unis n'étaient pas plus sévères à cet égard dans les années à venir. Nous devrions peut-être étudier la question également pour nous protéger.

Vous avez parlé de la formation des pilotes et vous avez dit que nous devrions peut-être exiger 5 heures de vol aux instruments de nos pilotes privés pour les tenir à jour, et pour qu'ils puissent continuer à piloter lorsqu'ils entrent par accident dans une zone nuageuse ce qui a probablement entraîné la mort de plus de pilotes privés que tout autre problème.

Avez-vous dit que vous n'étiez pas favorable à une application plus sévère et à un renforcement des normes de compétence pour l'aviation générale? Si vous pilotiez 100 heures ou même 50 heures par année, cela suffirait probablement à vous tenir à jour. Cependant, il y a des pilotes qui sont de véritables menaces. J'en ai connu qui ont fait des choses qui m'ont tout simplement effaré parce qu'ils n'étaient pas compétents et qu'ils avaient oublié la façon de procéder. Lorsqu'ils se trouvent en difficulté, ils sont une menace non seulement pour eux-mêmes mais également pour les passagers à bord de l'avion et pour tous les autres autour. Votre organisme n'est certainement pas en faveur de ce genre de choses?

M. Beach: Nous ne sommes pas en faveur d'une augmentation du nombre d'inspecteurs ou de règlements. Je ne vois pas comment ils pourraient éliminer ceux dont vous parlez. Nous sommes en faveur d'une meilleure instruction, d'une meilleure formation et d'une amélioration des méthodes de formation. Au début de la discussion, nous prônions au abattement fiscal pour les frais de formation afin de rendre les choses plus faciles. Il y a des années, le ministère des Transports payait \$100 à tous les pilotes et aux écoles, à titre de subvention. Il l'a supprimée depuis. S'il y a de l'argent affecté à ce secteur, c'est ainsi qu'on devrait le dépenser en l'affectant à l'amélioration de la formation et de l'éducation.

M. Skelly: Je suis tout à fait d'accord avec vous, c'est un argument fort valable. Évidemment, vous parliez d'un programme de formation amélioré, mais je crois qu'un bon nombre d'écoles ne sont pas approuvées au Canada. Il faut en général 45 heures—il est rare qu'un pilote puisse obtenir son brevet en 45 heures—et on se présente d'habitude à l'examen les doigts croisés. Je crois cependant qu'on essaie maintenant d'être plus sévère en ce qui concerne les moniteurs. Les nouveaux règlements peuvent mettre leur permis en danger s'ils brevètent des pilotes qui ne passent pas l'examen ou s'ils n'effectuent pas toutes les vérifications d'usage. Les pilotes vont donc exiger 5 heures de formation supplémentaires pour protéger leur permis. Cela devient un véritable problème. J'ai discuté avec des contrôleurs aériens et d'autres personnes qui s'occupent de l'application des règlements. Ils m'ont dit qu'il fallait consacrer trop de temps et d'énergie à l'application des règlements, parfois sans résultat. Il y en a un qui m'a dit qu'il était obligé de faire du surtemps, pour remplir les formules, et que le ministère des Transports ne faisait jamais rien de toute façon. Il préférerait que les pilotes appellent la tour lorsqu'ils ont fait une erreur—s'ils ont réussi à atterrir—car ils peuvent alors les admonester et espérer qu'ils ne le feront plus. Cepen-

[Texte]

then chew their backside out and hope they will not do it again. But, again, it is an enforcement problem. Perhaps people should be checked up more frequently on errors they make—a ticketing system where they would have to basically explain the infraction or the adverse procedure. What is your reaction to that kind of thing? Would you now prefer a system that checks people up and asks them to account for things that they have done rather than the very cumbersome reporting system that now seems to be in place?

• 2125

Mr. Beach: I think it has a lot of merit. I think that there should be machinery to cope with any pilot who has violated the rules. We feel the same way about air traffic controllers but DOT does not. A director of DOT not all that long ago was on record as saying that it was not right, that DOT does not discipline controllers who break regulations or who are in violation, that they sit down and have a long talk with them. I do not know of anything that achieves perfection without any discipline.

Mr. Skelly: This is my last question. I know the organization and a lot of people in it have got an enormous amount of experience historically. They are up to date, they have a lot to contribute and a lot of ideas. I think the landing fee question is ridiculous, depending on the goal you are trying to achieve. Basically, what are your relations with the Minister of Transport and the officials whom you work with? Do you find that you have a good working relationship with those people and that they tend to listen to the questions you have raised? Or, generally, have they charted their own course of action and there really is not that much positive consultation?

Mr. Beach: Well, on the day-to-day nuts and bolts operation I think our relationship with DOT is excellent. Our manager, Bill Pepler, is the one that is most involved and I think it would be meaningful if we asked him to answer that.

We do not disagree on everything. I have often said when talking about our relations with DOT sometimes we do things together, arm-in-arm but sometimes, toe-to-toe. We have been accused sometimes of being a negative organization—well, you get pretty negative when somebody is punching you in the jaw. When we get something that hits us like a totally unrealistic imposition of landing fees, an imposition of ELT's with indecent haste, laborious medical renewal procedures such as we talked about and has been talked about—when you get those things, well, you cannot help but be pretty negative about the regulations or about the way general aviation is being treated.

Mr. Skelly: I would just like to clarify that and then my questioning will be finished, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes.

Mr. Skelly: You are basically saying that your organization has a good working relationship on the day-to-day basis with people in the ministry who are doing the job but there seems to be a breakdown in communication with the policy makers at the top end of it, that the policies that are coming out are imposing unnecessary burdens on the general aviation commu-

[Traduction]

dant, c'est un problème d'application des règlements. Il faudrait peut-être examiner ces pilotes plus souvent lorsqu'ils font des erreurs, et peut-être leur imposer des contraventions et exiger qu'ils expliquent leur erreur. Que pensez-vous de ce système? Ne préféreriez-vous pas un système qui demanderait aux pilotes d'expliquer leurs erreurs, plutôt que le système actuel qui est très lourd?

M. Beach: C'est une idée fort valable. On devrait avoir un système pour discipliner les pilotes qui ont enfreint le règlement. Nous croyons qu'on devrait faire la même chose pour les contrôleurs aériens, mais le ministère des Transports n'est pas d'accord. Un directeur du ministère a dit il n'y a pas tellement longtemps que le ministère ne disciplinait pas les contrôleurs qui enfreignent le règlement, qu'ils en discutent plutôt avec eux. Je ne crois pas qu'on puisse vraiment atteindre la perfection sans avoir une certaine discipline.

M. Skelly: Ma dernière question. Je connais votre organisme et nombre de ses membres ont beaucoup d'expérience. Ils sont très à jour et pourraient donc contribuer en nous donnant des idées. Compte tenu de l'objectif visé, je trouve que les frais d'atterrissage sont tout à fait ridicules. Quelles sont vos relations avec le ministère des Transports et les fonctionnaires du ministère? Avez-vous de bonnes relations de travail? Est-ce qu'ils écoutent les questions que vous leur posez? Se sont-ils déjà fait une idée? Est-ce qu'il y a une consultation positive?

M. Beach: Pour ce qui est des activités journalières, nos relations avec le ministère sont excellentes. Notre directeur, Bill Pepler, est celui qui s'en occupe le plus et il conviendrait donc de lui demander de vous répondre.

Nous ne sommes pas en désaccord sur tout. J'ai souvent dit que parfois nous marchions bras-dessus bras-dessous avec le ministère des Transports et d'autres fois nous devons lutter d'arrache-pied. On nous a parfois accusés d'être négatifs, mais c'est ce qui arrive lorsqu'on reçoit une gifle en pleine figure. Lorsqu'il nous tombe dessus quelque chose d'aussi irréaliste que des frais d'atterrissage, l'imposition des radios-balises à toute vitesse ou de longues formalités pour les examens médicaux, nous ne pouvons qu'être négatifs face aux règlements et aux traitements qui nous sont réservés.

M. Skelly: Je voudrais obtenir quelques éclaircissements à ce sujet et j'en aurai terminé avec mes questions, monsieur le président.

Le président: Oui.

M. Skelly: Vous nous dites donc que votre organisme a de bonnes relations de travail avec le ministère pour ce qui est des activités courantes, mais qu'il semble y avoir manque de communications avec les décisionnaires au haut de l'échelle, que les politiques qui vous sont imposées constituent des fardeaux inutiles pour l'aviation générale. Vous pensez que ces

[Text]

nity such as landing fees, the 60-day validation period in your medical and the ELT thing. You think that those kinds of policies are done without adequate consultation and in fact have fallen very short. Is that a fair statement, that at the day-to-day level with people in the field, you have got a good working relationship but there is a breakdown at the policy level?

• 2130

Mr. Beach: We get along very well with anybody in DOT who knows something about general aviation. The Director General of Civil Aviation grew up with general aviation, and he is the one person in DOT who knows something about the problems of general aviation.

The Chairman: Would you care to name him?

Mr. Beach: There is only one of them. He is not very good looking but he.

The Chairman: I should have left that one alone...

Mr. Beach: We have a great deal of admiration for him. But with the chairman's permission, I think perhaps Mr. Pepler could comment on our day-to-day relations with DOT, and I think he will say it is excellent.

The Chairman: Unless Mr. Pepler has something significant to add, I would like to go on to our additional questioners. Members will notice that I was rather generous with the first round questioners, because, when we started out I had only three persons who indicated they wished to ask questions. But our witnesses have been so forthcoming that I now have three persons left who would like to question. It is now 9.30 p.m., and it was my hope that we could wind this up by 10 o'clock. I know that landing fees are onerous to the general aviation people and I hate to think what Madam Speaker would do if we start putting in overtime bills. So, Mr. Pepler, if you have something significant to add, I will give you a minute or two.

Mr. Pepler: Thank you, Mr. Chairman. I would say that President Russ Beach said it very nicely when he stated that the day-to-day relationship that we have with Transport Canada's Director General's Civil Aeronautics Branch is A-one. We go to them with many suggestions, they listen to us, and they follow through with many suggestions. They seriously consider what they can do to remedy many of the problem areas that we bring to their attention.

I would say that we have a first-class rapport with the day-to-day, nuts and bolts problem-solving areas that concern pilots across Canada. Pilots do have grievances with administration. We find that if we bring the problem to DOT's attention, that they will try to solve it, not only for that one person but perhaps for other pilots who may encounter the same kind of problem. Thank you Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Pepler.

For the rest of our round, I am going to be rather strict with the time. The remaining members have nine minutes each,

[Translation]

politiques sont imposées sans consultation suffisante et n'ont pas réussi à atteindre les objectifs visés. Est-ce que c'est là à peu près ce que vous nous avez dit?

M. Beach: Nous nous entendons très bien avec quiconque du ministère est au courant de l'aviation générale. Le directeur général de l'aéronautique a grandi dans ce domaine et c'est la personne du ministère qui est au courant des problèmes de l'aviation générale.

Le président: Pourriez-vous nous dire son nom?

M. Beach: Il n'y en a qu'un et il n'est pas très beau, mais il...

Le président: J'aurais dû me taire.

M. Beach: Nous l'admirons beaucoup, mais si vous le permettez, monsieur le président, M. Pepler pourrait parler de nos rapports quotidiens avec le ministère et je pense qu'il dira que ces rapports sont excellents.

Le président: A moins que M. Pepler ait quelque chose d'important à ajouter je voudrais donner la parole aux autres membres qui ont des questions. D'ailleurs ceux-ci remarqueront que j'ai été plutôt généreux lors du premier tour car au départ il n'y avait que trois personnes qui désiraient poser des questions, mais nos témoins ont tellement bien répondu qu'il reste maintenant trois autres personnes qui aimeraient le faire. Il est maintenant 21 h 30 et j'espérais que nous aurions terminé à 22h. Je sais que les frais d'atterrissage pour les gens de l'aviation générale sont très élevés et je ne veux pas songer à ce que ferait madame l'Orateur si nous commençons à soumettre des factures pour temps supplémentaire. Alors monsieur Pepler, si vous avez quelque chose d'important à ajouter, je vous accorderai une minute ou deux.

M. Pepler: Merci, monsieur le président. Je pense que le président Russ Beach a très bien décrit la situation lorsqu'il a dit que nos rapports quotidiens avec le directeur général de l'Aéronautique civile de Transport Canada étaient excellents. Il prête une oreille attentive aux nombreuses suggestions que nous lui faisons et donne suite à beaucoup d'entre elles. Ils étudient sérieusement les correctifs qu'ils peuvent apporter aux nombreux problèmes sur lesquels nous attirons leur attention.

Je dirais que nous avons des rapports quotidiens de premier ordre en ce qui touche les solutions apportées aux problèmes pratiques de tous genres et qui préoccupent les pilotes partout au pays. Les pilotes ont des reproches envers l'administration. Lorsque nous soumettons ces problèmes au ministère habituellement on essaie de les régler, non seulement le cas particulier soumis, mais de façon générale, pour que cela serve aux autres pilotes qui peuvent avoir le même problème. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Pepler.

Pour la fin de ce tour de questions je serai plutôt strict en ce qui touche le temps. Les membres qui restent auront neuf

[Texte]

starting in the order in which I received the names: Messrs. Mayer, Fisher and Bockstael.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman. You mentioned in your brief that one of the possible solutions to the situation of the congestion at the Toronto Airport was to build a parallel runway to runway 1432. I think you mentioned in response to my colleague, Mr. Ellis, that runway 1028 was never used, that seems to be a sensible suggestion. Have you approached the department with the concern over why runway 1028 is not used? If so, what kind of response did you get from the department? It seems to me if the facilities are there and there is a common sense approach that could be applied, that that would go at least partially and probably a long way to solving your problems. It would seem to me that the department would be hard pressed not to view what you asked and very favourably.

The Chairman: Mr. Beach.

Mr. Beach: Our impression is that it is a Malton problem, it is not a departmental problem. I am not even too sure that the department has very much control over what those controllers do in Toronto.

Mr. Mayer: Who does then?

Mr. Beach: They are almost a hierarchy unto themselves.

Mr. Mayer: You are talking about the air traffic controllers?

Mr. Beach: Yes. In talking to the air traffic controllers, they have told us that the reason that they cannot use runway 1028 is that there is not adequate taxiway connections, so that they can get airplanes to the runway.

• 2135

Mr. Mayer: Well, certainly, constructing taxiways to a strip that is already there should be a lot less expensive than constructing a new strip.

Mr. Beach: It certainly should. Yes, it certainly should. We have been on site and there is an area which could be used for a parallel—a small, general-aviation, runway parallel to 1432 for general aviation. It would parallel and it would give. . . . Because when you have a northern wind, in Toronto, well, you have a one-runway airport. That is all. If you flew out of busy airports, like O'Hare, and saw the way air traffic was controlled there, you would realize that there is just an entirely different mentality, an entirely different philosophy, about getting airplanes out of the air and onto the ground, or off the ground and into the air. You are not in the same ballpark.

Mr. Mayer: You are talking about the philosophy pertaining to the controllers.

Mr. Beach: Yes.

Mr. Mayer: What is their record, from your vantage point, in terms of safety? Is theirs as good as ours?

Mr. Beach: As far as I know it is, but I do not have detailed statistics on it. Certainly the American record is as good as the Canadian record, generally. Chicago is not a dangerous airport to fly in and out of. I would rather fly in and out of Chicago

[Traduction]

minutes chacun et ils auront la parole dans l'ordre chronologique. Ce sont MM. Mayer, Fisher et Bockstael.

M. Mayer: Merci, monsieur le président. Dans votre mémoire vous dites que l'une des solutions possibles à la congestion de l'aéroport de Toronto c'est la construction d'une piste parallèle à la piste 14-32. En réponse à une question de mon collègue M. Ellis, vous avez dit qu'on utilisait jamais la piste 10-28, cela me semble une suggestion logique. Avez-vous fait part au ministère du fait qu'on n'utilisait jamais la piste 10-28? Le cas échéant, quel genre de réponse le ministère vous a-t-il fait? A mon avis, si les installations sont là et si l'on pouvait adopter une démarche logique ce serait un grand pas de fait pour régler en partie au moins votre problème. A mon avis ce serait difficile pour le ministère de ne pas recevoir votre suggestion d'un œil favorable.

Le président: Monsieur Beach.

M. Beach: Notre impression c'est que le problème est à Malton et non au ministère. Je me demande même si le ministère a grand-chose à dire sur ce que font ses contrôleurs à Toronto.

M. Mayer: Qui en a alors?

M. Beach: Ils sont presque une hiérarchie en soi.

M. Mayer: Vous parlez des contrôleurs du trafic aérien?

M. Beach: En effet. Lorsque nous leur en avons parlé ils nous ont répondu qu'ils n'utilisaient pas la piste 10-28 parce que les accès à cette piste étaient insuffisants pour y amener les avions.

M. Mayer: Ma foi, aménager des voies d'accès à une piste déjà existante est certainement moins cher que d'en construire une nouvelle.

M. Beach: Certainement. Nous avons visité les lieux et il y a une zone qui pourrait être utilisée comme une petite piste parallèle à la piste 1432 pour l'aviation générale. Elle serait parallèle, ce qui donnerait . . . à Toronto, lorsque le vent souffle du nord, il n'y a qu'une seule piste que vous pouvez utiliser. C'est tout. Si vous vous envoliez d'un port très achalandé comme O'Hare, et que vous verriez la façon dont s'effectue le contrôle du trafic aérien, vous comprendriez que c'est une mentalité, une philosophie, tout à fait différente pour ce qui est de faire atterrir ou de décoller les avions. Ce n'est plus du même ordre de grandeur du tout.

M. Mayer: Vous parlez de philosophie relativement aux contrôleurs.

M. Beach: En effet.

M. Mayer: Sur le plan de la sécurité, selon vous, quel est leur état de service? Se comportent-ils favorablement ou non?

M. Beach: Oui, en autant que je le sache, mais je n'ai pas de chiffres précis. Il est certain que la situation aux États-Unis est aussi bonne qu'au Canada, en général. Chicago n'est pas un aéroport dangereux à l'atterrissage ou au décollage. Je préfère

[Text]

airport a hell of a lot more than I would out of a bilingual airport in Canada. I tell you that.

Mr. Mayer: That is an interesting comment. I think I will leave that one alone, Mr. Chairman. I know that some of the busy airports in the United States . . . you have to make an appointment to get in there. I do not think we have come to that position here, at least as far as private aircraft are concerned.

Mr. Beach: The only one that I know of that is using that so far is Washington International and I never have any trouble getting that appointment.

Mr. Mayer: I understand La Guardia is like that at certain times of the year.

Mr. Beach: Not that I know of. Do you? I do not know. I do not go into La Guardia, so I have never experienced it.

Mr. Mayer: I do not know whether this is in your area of experience, but I had a concern expressed to me a year ago over the way the Department of Transport certified certain planes involved in agricultural spraying. Cessna built an aircraft that had a modification in it that was licensed in the United States and licensed in Australia and New Zealand, but for some reason we could not get the Department of Transport involved . . . or not involved, but you know, involved too much . . . they would not certify it for certain kinds of . . . I cannot remember precisely what, but it was some sort of flying that would virtually never happen under the application that the plane was designed for. Do you people work with the association that is involved with agricultural spraying at all, to assist each other in . . . ?

The Chairman: Mr. Peppler.

Mr. Peppler: Thank you, Mr. Chairman.

We do work with the flying farmers. We have many members who have their own spray aircraft, but I do not recall the exact situation with the Cessna aircraft that you are speaking about.

Mr. Mayer: You mentioned, Mr. Beach, about the weather briefing facilities in Toronto being so far away from where you are forced to land. Is that a problem in terms of people getting over there? Do you get adequate briefings? Is that a safety concern?

Mr. Beach: Yes.

Mr. Mayer: When you make something that is inaccessible, you sometimes deter people from making the best use of it.

Mr. Beach: I was talking about Ottawa actually at the time . . .

Mr. Mayer: Oh, Ottawa.

Mr. Beach: . . . but I can say it in spades about Toronto. In Toronto, if you have got an IFR day, or a day that the weather is marginal or bad, you can either forget about the trip or go without weather information, because it is virtually impossible to get through to the weather telephone lines. I remember one morning, getting up early and phoning from the hotel for pretty near an hour trying to get through to the weather office.

[Translation]

de loin atterrir et décoller de Chicago que d'un aéroport bilingue au Canada. Je vous le dis.

M. Mayer: Voilà qui est intéressant. Je ne m'attarderai pas là-dessus, monsieur le président. Je sais qu'aux États-Unis, dans certains aéroports très achalandés . . . vous devez prendre rendez-vous pour vous y rendre. Je ne pense pas que ce soit la situation ici, du moins en ce qui touche les avions privés.

M. Beach: Le seul aéroport que je connais utilisant cette méthode jusqu'ici, c'est l'aéroport international de Washington et je n'ai jamais eu de difficulté à obtenir ce rendez-vous.

M. Mayer: Je pense que c'est aussi le cas à La Guardia, à certaines époques de l'année.

M. Beach: Pas à ma connaissance. Êtes-vous au courant? Je ne le sais pas. Je ne me rends jamais à La Guardia, donc ça ne m'est jamais arrivé.

M. Mayer: J'ignore si cela relève de votre domaine d'expérience, mais il y a environ un an on m'a fait part d'une certaine préoccupation au sujet de la façon dont le ministère des Transports accorde des certificats à certains avions utilisés pour l'arrosage agricole. Cessna a construit un avion comportant une modification pour lequel les États-Unis, l'Australie et la Nouvelle-Zélande ont émis un permis, mais pour quelque raison, nous n'avons pas pu amener le ministère des Transports à s'engager . . . ou à ne pas s'engager, mais vous savez, à trop s'engager . . . on refusait d'accorder le certificat pour certains types de . . . je ne me rappelle pas exactement quoi, mais il s'agissait de certains types de vols, qui n'arriveraient pratiquement jamais étant donné l'utilisation pour laquelle cet avion était conçu. Collaborez-vous avec l'Association responsable de l'arrosage agricole afin de vous aider l'un et l'autre à . . . ?

Le président: Monsieur Peppler.

M. Peppler: Merci, monsieur le président.

Nous travaillons avec les agriculteurs volants. Beaucoup de nos membres ont leur propre avion pour l'arrosage, mais je ne me souviens pas de la situation exacte, concernant l'avion Cessna auquel vous faites allusion.

M. Mayer: Monsieur Beach, vous avez dit que les installations d'information météorologique de Toronto sont tellement éloignées de l'endroit où vous êtes obligés d'atterrir. Est-ce un problème pour les gens de s'y rendre? Êtes-vous suffisamment renseignés? Est-ce une question de sécurité?

M. Beach: En effet.

M. Mayer: Lorsqu'on aménage quelque chose d'inaccessible, parfois on dissuade les gens de l'utiliser au maximum.

M. Beach: En fait, à ce moment-là, je parlais d'Ottawa.

M. Mayer: Oh, Ottawa.

M. Beach: Mais je dira la même chose au sujet de Toronto. A Toronto, si l'on doit atterrir aux instruments) ou un jour où le temps est douteux ou mauvais, vous pouvez soit annuler le voyage ou partir sans renseignements météorologiques, car c'est presque impossible d'obtenir ces renseignements par téléphone. Je me souviens un matin, je me suis levé tôt, et j'ai téléphoné de l'hôtel. Pendant près d'une heure, j'ai essayé

[Texte]

I finally got in a cab and went to the weather office and found out why I could not get it; it was because the phone was off the hook, sitting on the desk while the briefer was dealing with people who were coming in and talking to him over the counter. In that same weather shack, which is at the north end, in Toronto, and where they do have a weather office, it is adjacent to the general aviation in Toronto. It was, in Ottawa, where I am saying that the weather office is at the terminal and they have moved all of the general aviation up to the other end. And you can only get to that weather office by phone. But, that weather office, at the north end, in Toronto, has a fence around it. And when you land and clear customs, for example, at the north end . . . And, once again, at Malton, they have a customs' clearance office at the north end. You clear customs there and there is a saying that says: "General aviation weather information" and an arrow pointing to this weather office. So, you go over to there, as I did not all that long ago, on a rainy day, to go to the weather office to get weather information only to find that the fence was around it and the gate on the fence was locked.

• 2140

Mr. Mayer: Was that to keep them in or you out?

The Chairman: One minute left.

Mr. Beach: So that is how accessible weather information is in Toronto.

Mr. Mayer: If I might conclude, Mr. Chairman, that remark about the fact that the President of the Canadian Owners and Pilots Association of Canada would sooner fly into Chicago than a bilingual airport, that kind of disturbs me. Would you further elaborate on that a little bit because I think general aviation certainly has a role to play in this country as far as transportation is concerned, particularly with the vast country we are in and that kind of requirement. I would appreciate some clarification on, if you will.

Mr. Beach: Well, I question whether there would be any purpose, sir, in going any further. I probably should not have made that comment, except that I . . .

Mr. Mayer: Well, if it is accurate, I do not see any reason why you should not have made the comment.

Mr. Beach: Well, COPA certainly made our contribution towards the discussion about bilingual air traffic control, at the time. And I do not think there is anything much more that I can add, except that anybody who thinks that the problem has gone away is just unrealistic. It is just as serious, in our minds, as it ever was when we were most violent about it. But, there is not a thing that can be done about it until something happens.

Mr. Mayer: You have seen the policy in operation and you have not changed your mind from that?

Mr. Beach: Not one iota.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayer. Mr. Fisher.

[Traduction]

d'obtenir le bureau météorologique. En fin de compte, j'ai sauté dans un taxi et je me suis rendu. Là j'ai découvert pourquoi je ne pouvais obtenir la communication, le récepteur était à côté de l'appareil pendant que le responsable répondait aux questions des gens qui étaient au comptoir. C'est dans cette même cabane, au bout nord de l'aéroport de Toronto, qu'on retrouve les bureaux météorologiques qui sont contigus à ceux de l'aviation générale. A Ottawa j'ai dit que le bureau météorologique est au terminus et qu'on a déménagé tous les bureaux de l'aviation générale à l'autre bout et on ne peut rejoindre le bureau météorologique que par téléphone. A Toronto, le bureau météorologique situé du côté nord de l'aéroport est entouré d'une clôture. Par exemple lorsque vous atterrissez et passez aux douanes du côté nord . . . A Hamilton il y a un bureau des douanes du côté nord. A la sortie des douanes il y a un panneau disant: «Aviation générale, renseignements météorologiques» et une flèche pointant en direction du bureau météorologique. Alors vous vous y rendez comme je l'ai fait récemment alors qu'il pleuvait pour obtenir des renseignements météorologiques et vous découvrez que le tout est clôturé et que la barrière est fermée.

M. Mayer: Etait-ce pour les empêcher de sortir et vous empêcher d'entrer?

Le président: Il vous reste une minute.

M. Beach: Voilà pour ce qui est de l'accessibilité aux renseignements météorologiques à Toronto.

M. Mayer: En conclusion, monsieur le président, je suis un peu troublé du fait que le président de la Canadian Owners and Pilots Association of Canada déclare qu'il préférerait atterrir à Chicago plutôt que dans un aéroport bilingue. Pourriez-vous me donner un peu plus de précisions, car je pense que l'aviation générale a certainement un rôle à jouer sur le plan du transport dans un pays aussi vaste que le nôtre. J'apprécierais certaines précisions si vous le voulez bien.

M. Beach: Ma foi, je me demande si cela servirait à quelque chose d'en dire davantage. Je n'aurais probablement pas dû faire cette remarque sauf que . . .

M. Mayer: Ma foi, si elle est exacte, je ne vois pas pourquoi vous n'auriez pas dû la faire.

M. Beach: Bien, à l'époque la COPA a certainement participé aux discussions sur le contrôle bilingue du trafic aérien. Je ne vois simplement pas ce que je pourrais ajouter d'autre sauf dire que quiconque croit que le problème est réglé n'est tout simplement pas réaliste. Selon nous il est tout aussi grave qu'à l'époque où nous avons réagi plus violemment. Toutefois, d'ici à ce que quelque chose arrive, il n'y a rien que nous puissions faire.

M. Mayer: Vous avez des témoins de la mise en œuvre de cette politique. Est-ce que cela ne vous a pas fait changé d'avis?

M. Beach: Pas du tout.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Mayer. Monsieur Fisher.

[Text]

Mr. Fisher: Thank you, Mr. Chairman.

First, I would like to extend my personal thanks to our guests for coming. And I have found out some things here, from an airport user, that I have personally found very interesting. And, although I do not agree with all of it, I certainly have listened to what you have said about Toronto with considerable interest. And, for your information, gentlemen, I am the member of Parliament for the area where the Toronto International Airport is located and I have paid attention to the airport, as my neighbour perhaps more than as a servant of aviation. And I certainly appreciated having some of your comments about the airport's role for aviation and the ways in which it is falling down.

I might say that the question of additional runway capacity at Toronto makes me very nervous. I listened to the discussion you had with Mr. Mayer and I think extra runways in Toronto are a bit like putting your hand on a girl's knee. You at least can be assured that the attempts are not going to stop there. And some of us worry that perhaps, as short runway space is provided for, it might become medium and then long runway space. And we would not be too happy about that possibility.

I was also interested in your comments on the noise-abatement program.

The Chairman: We will carry on from where we just left off.

Mr. Fisher: What I am trying to say, in a complicated way, is that I am not too sympathetic to the question of extra runways, whether they are long or short, because I just cannot see how that is necessary. And I would like to look at the whole question from the point of view that is implied in the new Toronto-airport master plan. The master plan predicts that traffic will grow by 5 per cent at Toronto, annually, over the next 10 years. And, by 1990, that is a fairly impressive amount of traffic. And our officials there have said that the place where the traffic will give is general aviation. There will be times, undoubtedly, when general aviation will be asked not to use the airport and perhaps the restrictions will be even tighter than that. I gather that is not something that would please you. You used the example of a passenger car on Highway 401, but I would ask you to go back to Highway 401 and to take a look at the signs at every interchange along that highway which forbid entrance to people on bicycles and mopeds and to pedestrians. I wonder, sir, if that might not be perhaps a little better parallel; that someone in a very small aircraft in relation to a 747 might be a moped to a Greyhound bus. The dangers, the inconvenience and the time consumed in the traffic by the moped might not be justified on that kind of highway. In the same way, as Mr. Deniger pointed out, perhaps smaller aircraft should not be welcomed at Toronto.

• 2145

You raised the example of American airports and the fact that you are welcome at American airports and that has puzzled me. A few months ago I had dinner with Congressman Don Klassen, who is the ranking Californian Republican on the house transport committee. He made it very clear to me

[Translation]

M. Fisher: Merci, monsieur le président.

D'abord, je tiens à remercier personnellement nos invités d'être là. J'ai appris des choses très intéressantes d'un usager des aéroports. Quoique je ne suis pas tout à fait d'accord sur ce que vous avez dit j'ai certainement écouté avec beaucoup d'intérêt ce que vous avez dit au sujet de Toronto. Pour votre information, messieurs, l'aéroport international de Toronto est situé dans ma circonscription et je lui ai peut-être consacré davantage d'attention comme voisin que je ne l'ai fait au service de l'aviation. J'apprécie certainement certains de vos commentaires sur le rôle de l'aéroport et sur les lacunes qu'il existent.

Je devrais dire que je suis très inquiet à l'idée d'augmenter la capacité des pistes de l'aéroport de Toronto. J'ai écouté votre discussion avec M. Mayer et à mon avis des pistes additionnelles à Toronto c'est un peu comme caresser le genou d'une fille. On est au moins assuré que les avances ne s'arrêteront pas là. Ce qui préoccupe certains d'entre nous c'est que si l'on fournit l'espace pour une petite piste, elle deviendra peut-être une piste moyenne et ensuite une piste longue. Cette possibilité ne nous réjouit pas du tout.

J'ai été aussi très intéressé par vos commentaires sur le programme de suppression du bruit.

Le président: Nous allons reprendre là où vous vous êtes arrêté.

M. Fisher: Ce que j'essaie de dire de façon compliquée c'est que je ne suis pas très ouvert à la question de pistes supplémentaires, qu'elles soient courtes ou longues, car je n'en vois pas la nécessité. Je voudrais regarder toute la question dans l'optique que sous-entend le plan cadre du nouvel aéroport de Toronto. Ce plan cadre prévoit que l'achalandage de l'aéroport de Toronto augmentera de 5 p. 100 par année au cours des dix prochaines années. Ce qui fait qu'en 1990 cet achalandage sera très impressionnant. Selon nos fonctionnaires cette croissance se fera aux dépens de l'aviation générale. Sans aucun doute, il y aura des moments où l'on demandera à l'aviation générale de ne pas utiliser l'aéroport et il se peut que les restrictions soient même plus sévères que cela. Je présume que cela ne vous sourira pas. Je reviens à votre exemple de l'autoroute 401 et vous verrez qu'à chaque bretelle, il y a des panneaux interdisant l'accès aux bicyclettes, aux mobylettes et aux piétons. Je me demande si ce parallèle n'est peut-être pas un peu moins choisi, car un petit avion est au 747 ce qu'est une mobylette à un autobus Greyhound. Les dangers, les inconvénients et le ralentissement du trafic occasionnés par la mobylette ne justifient peut-être pas sa présence sur ce genre d'autoroute. De la même façon, comme l'a souligné M. Deniger, peut-être devrait-on interdire l'accès de l'aéroport de Toronto aux petits avions.

Vous avez donné l'exemple des aéroports américains où vous êtes les bienvenus et cela m'a intrigué. Il y a quelques mois, j'ai déjeuné avec le représentant au Congrès, Don Klassen, l'éminent républicain de la Californie au Comité du transport de la Chambre. Il m'a dit très clairement que les petits avions

[Texte]

that smaller aircraft are not welcomed at all in those major American airports where the landing fees are high and you mentioned a few of them. Congressman Klassen said to me that we should be doing in Canada precisely what they have done in Washington, Boston and Chicago: raise the fees so that they are a disincentive; so that people in smaller aircraft will use satellite airports and so on.

The other half of this question is, and I have heard Mr. Ellis raise this and I think this is quite right, that we cannot then say to folks in your position that you must go to Toronto to get certain services and inspections or whatever. If we try to discourage you from going there at Buttonville or at the Island or some other airport, we should provide those services.

I have taken a few minutes to make my little speech because these elements are in that master plan that has just been released for Toronto airport. It is certainly by no means too late for you and your colleagues to comment on it and I hope you will both here in this committee and to the officials in Toronto. Nobody is making any secret out of the fact that over the next ten years general aviation is going to be restricted if sacrifices are required for traffic management at that airport. I would welcome your comments. I would like to hear them.

Mr. Beach: Thank you, you have sure covered quite a range there and I am trying to be as brief as I can.

In the first place when we are talking about a general aviation runway, we are not talking about a runway that can grow. I think there is only one way that Toronto, Malton, will be able to operate into the nineties and that is with a major parallel north-south runway, but that is not what we are talking about. We are talking about a parallel general aviation runway of 3,000 feet. Where it would be located, it certainly could not grow from that limitation. That would give us a parallel operation and take all of the general aviation traffic off runway 1432. Your parallel—of course you have answered it partly yourself when you speak of the bicycles and mopeds. The bicycles and mopeds have some place else to go and some other way to travel; general aviation has not. The Island Airport is a disaster under its present status until something is done for it. Buttonville is overloaded and Vancouver as was discussed earlier, there is just no place else for them to go. So there just are no other places provided for general aviation to go.

• 2150

Incidentally, you speak about the master plan, which I have not seen, but I have a nickel that says I know pretty well what it involves and it probably involves another terminal and different baggage handling and different parking facilities for cars. It will be different but it will not solve the problem at Toronto airport, which is traffic.

From the reports that we have received so far the only thing that has ever happened with trying to solve the traffic problem at Toronto airport is the JET System and everybody, including the controllers who use it, know that is just a disaster. There is only one way that you are going to solve the capacity problem at Toronto airport and that is to do something about the

[Traduction]

n'étaient pas du tout bienvenus dans ces grands aéroports américains et vous en avez cité quelques uns, où les frais d'atterrissage sont très élevés. Le représentant Klassen m'a dit qu'au Canada, nous devrions faire exactement la même chose qu'à Washington, Boston et Chicago: augmenter les frais afin de les dissuader, de sorte que les petits avions utiliseront les petits aéroports satellites et ainsi de suite.

L'autre aspect de la question soulevée par M. Ellis à raison, c'est que nous ne pouvons dire à des gens de votre position de vous rendre à Toronto pour certains services, inspections ou quoi que ce soit. Si nous voulons vous dissuader d'y aller, nous devrions offrir ces services à Buttonville ou aux Îles ou à d'autres aéroports.

J'ai pris quelques minutes pour faire mon petit discours car ces éléments sont contenus dans le plan-cadre de l'aéroport de Toronto qui vient juste d'être divulgué. Il n'est certainement pas trop tard pour vous et vos collègues pour le commenter et j'espère que vous le ferez ici, devant ce Comité, et devant les représentants officiels à Toronto. Ce n'est un secret pour personne qu'au cours de la prochaine décennie, si des sacrifices sont nécessaires pour la gestion du trafic à cet aéroport, on en interdira l'accès à l'aviation en général. J'aimerais entendre vos commentaires.

M. Beach: Merci, vous avez abordé toute une série de sujets et j'essaierai d'être aussi bref que possible.

D'abord, lorsque nous parlons d'une piste pour l'aviation générale, nous ne parlons pas d'une piste que l'on pourrait agrandir. A mon avis, dans les années 1990, Toronto, Malton ne pourra fonctionner qu'avec une importante piste parallèle nord-sud, mais ce n'est pas de cela dont il s'agit. Nous parlons d'une piste parallèle de 3,000 pieds pour l'aviation générale. D'après l'endroit où elle serait située, il serait impossible de l'agrandir. Cela nous donnerait une opération parallèle et éliminerait tout le trafic d'aviation en général de la piste 1432. Évidemment, vous avez répondu en partie vous-même à votre parallèle lorsque vous avez parlé des bicyclettes et des mobylettes. Les bicyclettes et les mobylettes peuvent utiliser d'autres pistes pour leurs déplacements, mais pas l'aviation générale. D'ici à ce que l'on fasse quelque chose, l'aéroport Island restera un désastre. Buttonville est surchargé et tout à l'heure, on a discuté de Vancouver, il n'y a aucun autre endroit où ils peuvent aller. Donc, il n'y a pas d'autres aéroports pour l'aviation générale.

A propos, vous avez parlé d'un schéma directeur, je ne l'ai pas vu, mais j'ai appris qu'il prévoit un autre terminal, d'autres installations pour les bagages et des parcs de stationnement supplémentaires. Ce plan prévoit donc pas mal de choses, mais il ne régle pas le problème de l'aéroport de Toronto, qui est un problème de circulation.

D'après les rapports que nous avons reçus jusqu'à présent, la seule solution qu'on ait jamais essayé d'apporter aux problèmes de circulation de l'aéroport de Toronto est le système JET, mais malheureusement, tout le monde, y compris les contrôleurs aériens, estiment que c'est une catastrophe. A mon avis, la seule façon de résoudre ce problème de l'aéroport de

[Text]

traffic; not the passengers or putting in living accommodation for them, or means for taking care of all of the Italian relatives and so on that glut the airport terminals. That is not the way you are going to solve their problem.

While you paint it with broad strokes of the brush the issue of landing fees in the United States, I dare say that in the whole of the United States there are probably half a dozen airports of any consequence that are charging landing fees. Most of them have done it and withdrawn. Miami put on a \$25 landing fee and cut it to \$12.50. Boston put on a \$50 landing fee and I have paid it—I paid it one day not all that long ago only because it was going to cost me \$75 if I did not. I mean, the alternate was blood money. When I got there, I found AOPA will tell you in their literature that in spite of all that they have done in Boston, they have not solved the problem that they slapped that \$50 fee on for, and they have destroyed the general aviation business in Boston's Logan airport. When I was at the Butler facility, which was always a hive of activity, you could have shot cannon balls down it, but their traffic problem was just the same as it was. So they were shooting at the wrong duck.

I do not want you to get the idea that landing fees and excluding general aviation is a thing that happens in the United States. Klassen is wrong when he says that general aviation is not welcome in other airports. You name the airport and I have probably been there. There is hardly any larger airport in the United States that I have not been into, and I have been most welcomed.

Another thing to remember is that the traffic volume in Toronto is about the same as the traffic volume in Heathrow is about the same as No. 46 in traffic volume in the United States.

The Chairman: I am afraid I am going to have to end this discussion now and move to Mr. Bockstael. I am afraid Mr. Ellis is not going to get a second round tonight.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask Mr. Beach a clarification. When Mr. Ellis spoke of the deductible from income tax for the tuition for 35 hours of pilot training, Mr. Beach said that the average time was 53 hours. I would like to know if I understood Mr. Pepler correctly when he added "dual control instruction tuition is over and above that". Is that correct?

Mr. Beach: Yes. If I could clarify that though, the 35 hours covers both and dual and solo.

Mr. Bockstael: Yes.

Mr. Beach: Whatever is necessary for a pilot's education up to 35 hours is covered. After you go by 35 hours, then only dual is covered.

Mr. Bockstael: I see. Mr. Beach, were you aware that the Minister of Transport contacted the Minister of National Revenue in February of this year lending his support to the concern about the average private pilot course, and he is recommending that 50 hours should be the range. This is a

[Translation]

Toronto est de s'attaquer à celui de la circulation; il ne s'agit donc pas de construire des installations supplémentaires pour les passagers, pour les parents italiens qui débarquent à Toronto, etc. Ce n'est pas la solution.

En attendant, il y a tout ce problème des droits d'atterrissage et, sur tous les aéroports des États-Unis, environ six seulement imposent des droits d'atterrissage. La plupart d'entre eux en ont imposés, mais ont par la changé d'avis. Miami, notamment, a commencé par imposer un droit d'atterrissage de \$25, mais l'a plus tard réduit à \$12.50. Boston a fixé un droit d'atterrissage à \$50, et je l'ai payé, il n'y a pas si longtemps d'ailleurs, parce qu'il m'en aurait coûté \$75 si je ne le faisais pas. Quoi qu'en dise AOPA, le droit d'atterrissage de \$50 imposé à l'aéroport de Boston n'a pas résolu le problème, mais, par contre, il a évincé toute l'aviation générale de l'aéroport de Logan. Lorsque je me trouvais au terminal de Butler, c'était une véritable fourmilière. Leur problème de circulation est donc resté le même et ils ont tiré sur le mauvais canard.

Je ne veux pas vous dire par là que l'imposition de droits d'atterrissage à évincé l'aviation générale des aéroports américains. Klassen a tort de dire que l'aviation générale n'est pas bien accueillie dans les autres aéroports. Citez-moi un seul aéroport, j'y suis sans doute allé. J'ai atterri dans presque tous les aéroports importants des États-Unis et, partout, j'ai été fort bien accueilli.

Il ne faut pas oublier non plus que la circulation, à Toronto, est aussi importante qu'à Heathrow, mais qu'elle vient à peu près au 46^e rang aux États-Unis.

Le président: Je suis désolé de devoir interrompre cette discussion, mais je dois donner la parole à M. Bockstael. Je ne pense pas, malheureusement, que M. Ellis aura un second tour ce soir.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président. J'aimerais demander une petite précision à M. Beach. Lorsque M. Ellis a parlé de la possibilité de déduire de l'impôt sur le revenu les 35 heures de formation de pilote, M. Beach a dit que la durée moyenne était de 53 heures. Pourtant, M. Pepler a bien dit que «l'instruction donnée par un moniteur n'entraîne pas en ligne de compte», n'est-ce pas?

M. Beach: En effet. Ces 35 heures comprennent les heures d'instruction par un moniteur et les heures d'apprentissage seul.

M. Bockstael: Bien.

M. Beach: Tout ce qui est nécessaire à la formation d'un pilote est couvert jusqu'à concurrence de 35 heures. Au-delà, seules les heures d'instruction par un moniteur sont couvertes.

M. Bockstael: Je comprends. Monsieur Beach, saviez-vous que le ministre des Transports a contacté le ministre du Revenu national, en février dernier, pour recommander justement que la durée moyenne de la formation d'un pilote soit portée à 50 heures. Ceci est indiqué dans une lettre que M.

[Texte]

letter which Mr. Pepin sent to Mr. Rompkey of National Revenue. I thought I would apprise you of that.

Mr. Beach: Thank you for the information.

• 2155

Mr. Bockstael: You described your trip to the U.S. recently to 14 cities, but I believe we have 24 major airports across Canada, plus in other categories 68 of another kind, and 112 of something else. I am not sure of the exact figures. We have several hundred airports and if we take these several hundred airports there are only four at which this \$5 fee is being charged. In earlier comments we more or less discounted Mirabel; Toronto and Dorval have alternates; and we are working on alternates at Vancouver. So I was just rapidly going over the list of airports. If someone were leaving Ottawa they could go to London, Sault-Ste-Marie, Thunder Bay, Winnipeg, Regina, Edmonton, Calgary, Kamloops and Abbotsford—they could travel to a number of Canadian cities—and they would not have this \$5 landing fee.

I would like to know if I have the correct interpretation. This landing fee applies only to piston engine aircraft of a certain horsepower and lower. Is that correct or does it go beyond that?

Mr. Beach: It applies to piston engine aircraft at those four airports. But the landing fee applies to all turbo-prop aircraft at that and virtually all the other DOT facilities. They pay \$5 not just at those four, but at . . .

The Chairman: At airports where there is traffic control?

Mr. Beach: Pretty much, yes. In schedules I, II and III, there are 35 airports and for turbo-props it applies to all of them.

Mr. Bockstael: I see. Of these 20,000 owners of small aircraft, does a great percentage fly piston-engined craft?

Mr. Beach: Oh yes. The majority of them.

Mr. Bockstael: But it really only applies to them in three or four airports in Canada that there is such a fee.

I am not trying to be facetious but for someone who does not have the experience of private aircraft—and you made some analogies about the 401 and other tollways and so forth—you get the impression that someone or a firm who has the capability of owning their own aircraft and flying it around the country, that they are similar to someone who has a Rolls-Royce, a Mercedes or a Cadillac, saying: "I want to get to the heart of the downtown area where I am going to look for a filling station that will let me park on their apron if I buy my gas there because I do not want to go into a parkade that is going to charge me \$5 just to park there for the afternoon."

Anybody in any of our major cities, right here in Ottawa, if we are driving an automobile, faces in the downtown area at the end of the day saying at least the maximum parking fee and it is very often \$5. So it is hard to comprehend that a \$5

[Traduction]

Pepin a envoyée à M. Rompkey. Je pensais qu'il était nécessaire de vous en informer.

M. Beach: En effet, et je vous en remercie.

M. Bockstael: Vous nous avez parlé de votre voyage récent aux États-Unis, où vous avez atterri dans 14 aéroports, mais je pense que nous avons 24 aéroports principaux au Canada, plus 68 qui appartiennent à une deuxième catégorie, et 112 à une troisième catégorie. Je ne suis pas sûr que ce soit les chiffres exacts. Nous avons donc plusieurs centaines d'aéroports et, sur ce nombre, il n'y en a que quatre qui imposent un droit d'atterrissage de \$5. Tout à l'heure, nous avons plus ou moins écarté Mirabel; Toronto et Dorval ont des aéroports d'appoint et on envisage pour Vancouver. Par exemple, si quelqu'un décollait d'Ottawa pour aller à London, Sault-Sainte-Marie, Thunder Bay, Winnipeg, Regina, Edmonton, Calgary, Kamloops et Abbotsford, ce qui représente un certain nombre de villes canadiennes, il n'aurait jamais à payer \$5 de droit d'atterrissage.

Je me trompe peut-être, mais il me semble que ce droit d'atterrissage n'est imposé qu'aux avions avec un moteur à pistons, d'une certaine puissance. Est-ce exact?

M. Beach: Dans ces quatre aéroports, le droit d'atterrissage est imposé aux avions ayant un moteur à pistons. Toutefois, le droit d'atterrissage s'applique à tous les avions turbopropulsés, ainsi que dans presque toutes les installations du ministère des Transports. Ce droit d'atterrissage de \$5 n'est donc pas seulement imposé dans les quatre, mais aussi . . .

Le président: Dans les aéroports dont la circulation est contrôlée?

M. Beach: C'est plus ou moins cela. Aux annexes I, II et III, il y a une liste de 35 aéroports, et le droit d'atterrissage est imposé à tous les avions turbopropulsés.

M. Bockstael: Bien. Parmi ces 20,000 propriétaires de petits avions, y en a-t-il beaucoup qui pilotent des avions avec un moteur à pistons?

M. Beach: Oui, la majorité d'entre eux.

M. Bockstael: Mais le droit d'atterrissage n'est imposé que dans trois ou quatre aéroports au Canada.

Je ne plaisante pas, mais celui qui n'a pas l'expérience des petits avions,—et vous avez fait des comparaisons avec des péages sur la 401,—a vraiment l'impression que celui qui peut se permettre de piloter son propre avion est à peu près dans la même situation que celui qui possède une Rolls-Royce, une Mercedes ou une Cadillac et qui se dirait: «Je veux aller au centre-ville, mais je vais aller faire le plein dans une station-service qui m'autorisera à y stationner ma voiture, afin de ne pas avoir à payer \$5 de stationnement pour l'après-midi.»

Dans la plupart de nos grandes villes, celui qui conduit une automobile et qui veut se rendre au centre-ville doit, après l'avoir stationnée pendant toute la journée, payer un droit de stationnement souvent équivalent à \$5. Je ne comprends donc

[Text]

landing fee is untoward for landing an aircraft at a busy airport.

Mr. Beach: We are talking about two different things though. The landing fee is for the purpose of landing, just touching the ground. When you get there you still pay a parking fee.

Mr. Bockstael: I see.

Mr. Beach: If you go to a base operator and he is paying a heavy fee to DOT for his lease and so on then you have to pay him to park. We do not contest that. We are just contesting the principle of being synthetically banned from any airport.

To your compatriot there: I did not get an opportunity to respond to his attitude about the fact that he is not sure that that is all bad, that maybe airports should be exclusively for the airlines and that general aviation should go some place else. This is the very point that we do contest, and most vehemently. That attitude that he expressed, and that has been expressed around here in a couple of places, is one that exists very extensively in Europe, indeed in several other countries in the world. In the United States and Canada there are four times as many aircraft and four times as many pilots—and I am just using ballpark figures—as there are in all the rest of the world put together. One of the reasons for that is because general aviation has been so important to the development of those two countries. Remember, those figures that I was giving included all airplanes, but I am sure that it will not come as a shock to you when I tell you that 98 per cent of that four-times figure consists of general aviation, 98 per cent of our air fleet in Canada and the United States is general aviation. We just do not think we should be second-class citizens when we are the overwhelming majority, but that is the way we are being treated—you know, get lost, get out of our way. A 747, such as he spoke of, taking off in Toronto leaves a trail of destruction behind it that cannot safely be used for several minutes after, even by a DC-9. A general aviation aircraft when it takes off does not leave any trail of destruction. When a general aviation aircraft takes off on a runway in Toronto as soon as he is clear of the flight path that 747 can go, but nothing can go behind him for a hell of a long time.

• 2200

Mr. Bockstael: I have one last question, Mr. Chairman, to wind up. In your earlier submission you say that rather than trying to collect this \$500,000, which it is estimated is being brought into the Transport coffers, it would be better to add two cents' additional tax to gasoline. Instead of its applying to the four airports, or three airports, that are really affected in Canada, everybody, every one of the 20,000 aircraft involved, would pay an extra two cents a gallon and it would raise that money. Would you recommend that as a better solution?

Mr. Beach: Yes, if this is the solution. But you have to keep coming back to square one and ask, which are we talking about, getting rid of general aviation or user pay? Which? So often getting rid of general aviation is done under the guise of user pay—which is a hoax. If we are talking about user pay, then we are not looking for a free ride, not by any means, but I

[Translation]

pas pourquoi vous vous opposez à l'imposition d'un droit d'atterrissage de \$5 dans un aéroport très fréquenté.

M. Beach: Ce sont deux choses tout à fait différentes. Le droit d'atterrissage ne concerne que l'atterrissage, c'est-à-dire le fait de toucher le sol. Une fois que vous avez atterri, vous avez un droit de stationnement à payer.

M. Bockstael: Je vois.

M. Beach: Si l'exploitant de la base où vous atterrissez paie un loyer très élevé au ministère des Transports, vous serez bien obligé de lui payer un droit de stationnement. Nous ne contestons pas cela. Nous contestons simplement l'objectif actuellement poursuivi, à savoir de nous évincer des aéroports.

A votre collègue, j'aimerais dire ceci: je n'ai pas eu l'occasion de lui répondre tout à l'heure lorsqu'il a dit qu'il n'était pas sûr qu'un tel principe était mauvais, à savoir qu'il serait peut-être bon que les aéroports soient réservés exclusivement aux compagnies aériennes et que l'aviation générale aille atterrir ailleurs. C'est justement ce genre d'attitude que nous contestons avec véhémence. On l'a déjà remarquée à plusieurs reprises, notamment en Europe où elle est très répandue. Aux États-Unis et au Canada, il y a quatre fois plus d'avions et quatre fois plus de pilotes, grosso modo, que dans le reste du monde entier. Cela s'explique en partie parce que l'aviation générale a joué un rôle important dans le développement de ces deux pays. N'oubliez pas que les chiffres que je viens de vous citer incluent tous les avions, mais je ne vous surprendrai certainement pas si je vous dis que 98 p. 100 de ces chiffres sont composés de l'aviation générale; en d'autres termes, 98 p. 100 de la flotte aérienne du Canada et des États-Unis est composée par l'aviation générale. Étant donné que nous représentons une majorité aussi écrasante, nous ne devrions pas être considérés comme des citoyens de seconde classe. Or, c'est ainsi qu'on vous traite en essayant de se débarrasser de nous. Le député a parlé tout à l'heure d'un 747; or, quand un avion de ce type décolle à Toronto, il fait tellement de dégâts qu'il faut attendre plusieurs minutes avant qu'un autre avion puisse décoller en toute sécurité, même un DC-9. Un petit avion privé, lorsqu'il décolle, ne détruit rien derrière lui. Lorsque ce petit avion décolle de la piste de Toronto, un 747 peut décoller immédiatement après lui.

M. Bockstael: J'aimerais poser une dernière question, monsieur le président. Dans votre exposé tout à l'heure, vous avez dit qu'au lieu d'essayer de percevoir cette somme de \$500,000, qui représente apparemment les recettes du ministère des Transports, il vaudrait mieux augmenter de 2c. la taxe sur le carburant. Au lieu d'appliquer cette nouvelle taxe à trois ou quatre aéroports, on l'imposerait dans tous les aéroports, si bien que les 20,000 avions paieraient cette taxe supplémentaire. Pensez-vous que ce serait une meilleure solution?

M. Beach: Oui. Toutefois, il faut repartir à zéro et se demander quel est l'objectif réellement poursuivi: se débarrasser de l'aviation générale ou appliquer le principe de l'imputation des coûts aux usagers? Souvent, on essaie de se débarrasser de l'aviation générale sous le prétexte d'appliquer le principe de l'imputation des coûts aux usagers. C'est de la

[Texte]

would once again remind you of what is happening in the United States, where a charge of seven cents a gallon embarrasses them with the amount of revenue they get.

Mr. Bockstael: That is not our problem here.

The Chairman: On that note, I think we should wind down for the day.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, could I make a brief point of order in the form of a suggestion? One of the problems, I think, a lot of us have in attending committees, is the fact that a lot of us who like to attend the transport committee also attend the agriculture committee and there seems to be a problem with scheduling. I do not know how we attack it, but it seems that almost invariably when the transport committee meets the agriculture committee meets and it causes big problems for a lot of us who like to sit on both committees. I am wondering if there is anything that you could do from the chairmanship, or anything that the Clerk could do?

The Chairman: Yes, there is a solution to it, but it is not a real solution. We can go back into the block system, where we meet for an hour and a half and then we have to vacate the room, which most members of this committee would not be in favour of. But even then, you will find that there will still be conflicts. I have some suggestions, but they will require changes in the Standing Orders of the House.

Mr. Mayer: Anyway, I thought I would bring it to your attention.

The Chairman: I appreciate your doing so, but I do not see an immediate solution, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you very much.

The Chairman: I want to thank our witnesses. I think this was a very valuable session of the committee and I am sure the transcript of tonight's meeting will be one of the more interesting documents to come out of a committee of this House for some time. May I wish the Canadian Owners and Pilots Association continued success in their flying efforts, and I look forward to having them back before the committee again to give us some more education with regard to the concerns and the problems that they face. Thank you very much, gentlemen.

• 2205

Our next meeting will consider Vote 85, Surface Transportation. We will have as our witnesses VIA Rail Canada Inc. That is on Thursday, May 21, at 9.45 a.m. and at 3.30 p.m. Until then, the committee is adjourned to the call of the chair.

[Traduction]

fumisterie. Si on applique le principe de l'imputation des coûts aux usagers, ce qui ne revient pas à dire que tout est gratuit pour nous, appliquons-le. J'aimerais vous rappeler ce qui se passe aux États-Unis, où une taxe supplémentaire de 7c. le gallon est tellement productive qu'ils ne savent plus que faire de leurs revenus.

M. Bockstael: Ce n'est pas notre problème ici.

Le président: Sur cette dernière note, je pense que nous pourrions conclure notre séance d'aujourd'hui.

M. Mayer: Monsieur le président, j'aimerais rapidement invoquer le règlement, ou plutôt faire une suggestion. Nous avons des problèmes pour assister au comité, étant donné qu'un grand nombre des membres du Comité des transports sont également membres du Comité de l'Agriculture. Or, il semble y avoir des problèmes d'horaire, car ces deux comités siègent invariablement à la même heure. Pourriez-vous faire quelque chose, vous ou le greffier?

Le président: Il y a bien une solution, mais ce n'est pas réalisable. Nous pourrions reprendre le système des blocs, qui nous oblige à nous réunir pendant une heure et demie et à laisser la place à un autre comité. Je pense toutefois que la majorité des membres de ce comité s'opposent à ce système. Vous-même constateriez qu'il crée pas mal de conflits. J'aurais plusieurs suggestions à faire, mais elles nécessiteraient des modifications aux règlements de la Chambre.

M. Mayer: Quoi qu'il en soit, je voulais vous signaler cela.

Le président: Je vous en remercie, mais malheureusement, il n'y a pas de solution immédiate.

M. Mayer: Merci beaucoup.

Le président: J'aimerais remercier nos témoins. Cette séance a été très productive et je suis sûr que le compte rendu constituera un document extrêmement intéressant. Je souhaite à la COPA d'avoir du succès dans ses efforts, et j'espère pouvoir reconvoquer ses membres afin d'en savoir davantage sur les problèmes auxquels ils font face. Merci beaucoup, messieurs.

Lors de notre prochaine réunion, nous étudierons le crédit 85, Programme des transports de surface. Nos témoins seront les représentants de VIA Rail Canada Inc. Cette séance aura lieu le jeudi 21 mai, à 9 h 45 et à 15 h 30. La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

At 9:45 a.m.

Mr. W. J. Robertson, President, Canadian Air Traffic Control Association Inc.

At 3:30 p.m.

From The Canadian Airline Pilots Association:

Captain Roland E. Cook, President;

General Herbie Herbert, Administrator, Technical and Safety;

Mr. John Keenen, Legal Counsel.

At 8:00 p.m.

From The Canadian Owners and Pilots Association:

Mr. Russell Beach, President;

Mr. Bill Peppler, General Manager.

A 9 h 45

M. W. J. Robertson, président, Association canadienne du contrôle du trafic aérien Inc.

A 15 h 30

De l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes:

Capitaine Roland E. Cook, président;

Général Herbie Herbert, administrateur, Technique et sécurité;

M. John Keenen, conseiller juridique.

A 20 heures

De la Canadian Owners and Pilots Association:

M. Russell Beach, président;

M. Bill Peppler, directeur général.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 32

Thursday, May 21, 1981

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 32

Le jeudi 21 mai 1981

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1981-82
Vote 85—Surface Transportation Program under
TRANSPORT

CONCERNANT:

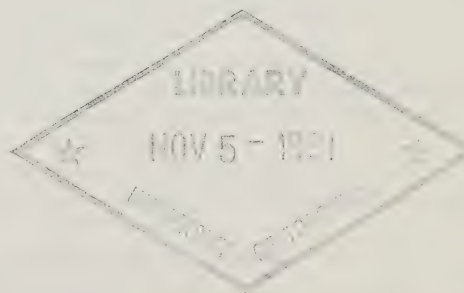
Budget principal 1981-1982
Crédit 85—Programme des transports de surface
sous la rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. André Maltais

Messrs.

Benjamin	Dionne
Bockstael	(<i>Chicoutimi</i>)
Campbell (<i>LaSalle</i>)	Ellis
Corbin	Fisher
Deniger	Harquail

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. André Maltais

Messieurs

Hees	McRae
Mayer	Skelly
McCain	Towers
McKenzie	Turner—(20)
McKnight	

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Wednesday, May 20, 1981:

Mr. Gass replaced Mr. McKenzie;

Mr. Towers replaced Mr. Scott (*Hamilton-Wentworth*);

Mr. Hees replaced Mr. McDermid.

On Thursday, May 21, 1981:

Mr. McKenzie replaced Mr. Gass;

Mr. McKnight replaced Mr. Forrestall;

Mr. Corbin replaced Mr. Bloomfield.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mercredi 20 mai 1981:

M. Gass remplace M. McKenzie;

M. Towers remplace M. Scott (*Hamilton-Wentworth*);

M. Hees remplace M. McDermid.

Le jeudi 21 mai 1981:

M. McKenzie remplace M. Gass;

M. McKnight remplace M. Forrestall;

M. Corbin remplace M. Bloomfield.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 21, 1981
(55)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:40 o'clock a.m. this day, the Vice-Chairman, Mr. Maltais, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Deniger, Ellis, Fisher, Hees, Maltais, McCain, McKenzie, McRae and Turner.

Other Members present: Messrs. Baker (*Gander-Twillington*) and Bujold.

Witnesses: From VIA Rail Canada Inc.: Mr. J. F. Roberts, President and Chairman and Mr. J. P. Laroche, Vice-President, Human Resources.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated February 26, 1981, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1982. (*See Minutes of Proceedings, March 26, 1981, Issue No. 24.*)

The Committee resumed consideration of Vote 85—Payments to VIA Rail Canada Inc.—Surface Transportation Program under TRANSPORT.

Mr. Roberts made a statement and, with the other witness, answered questions.

At 12:25 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING
(56)

The Standing Committee on Transport met at 3:40 o'clock p.m. this day, the Vice-Chairman, Mr. Maltais, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Corbin, Deniger, Ellis, Harquail, Maltais, McKenzie, McRae and Turner.

Witnesses: From VIA Rail Canada Inc.: Mr. J. F. Roberts, President and Chairman and Mr. B. E. Horsman, Vice-President, Operations.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated February 26, 1981, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1982. (*See Minutes of Proceedings, March 26, 1981, Issue No. 24.*)

The Committee resumed consideration of Vote 85—Payments to VIA Rail Canada Inc.—Surface Transportation Program under TRANSPORT.

The witnesses answered questions.

At 5:20 o'clock p.m., the Committee adjourned until 8:00 o'clock p.m., Tuesday, May 26, 1981.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 21 MAI 1981
(55)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 40 sous la présidence de M. Maltais (vice-président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Deniger, Ellis, Fisher, Hees, Maltais, McCain, McKenzie, McRae et Turner.

Autres députés présents: MM. Baker (*Gander-Twillington*) et Bujold.

Témoins: De VIA Rail Canada Inc.: M. J. F. Roberts, président du Conseil et directeur général et M. J. P. Laroche, vice-président, Ressources humaines.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 26 février 1981 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982. (*Voir procès-verbal du 26 mars 1981, Fascicule n° 24.*)

Le Comité reprend l'étude du crédit 85—Paiements à VIA Rail Canada Inc.—Programme des transports de surface, sous la rubrique TRANSPORTS.

M. Roberts fait une déclaration puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

A 12 h 25, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 15 h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(56)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 40 sous la présidence de M. Maltais (vice-président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Corbin, Deniger, Ellis, Harquail, Maltais, McKenzie, McRae et Turner.

Témoins: De VIA Rail Canada Inc.: M. J. F. Roberts, président du Conseil et directeur général et M. B. E. Horsman, vice-président, Exploitation.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 26 février 1981 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982. (*Voir procès-verbal du 26 mars 1981, Fascicule n° 24.*)

Le Comité reprend l'étude du crédit 85—Paiements à VIA Rail Canada Inc.—Programme des transports de surface, sous la rubrique TRANSPORTS.

Les témoins répondent aux questions.

A 17 h 20, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 26 mai 1981, à 20 heures.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 21 mai 1981

• 0953

[Text]

Le vice-président: A l'ordre, nous allons commencer, si chacun veut bien prendre sa place. Nous étudions aujourd'hui l'ordre de renvoi relatif aux prévisions budgétaires pour l'année fiscale se terminant le 31 mars 1982. Alors, ce que nous étudions aujourd'hui, c'est le crédit 85, les paiements à VIA Rail. C'est étudié au niveau du ministère des Transports, dans le cadre du Programme de transports de surface.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports de surface.

Crédit 85—Paiements à VIA Rail Inc.—\$399,200,000

Le vice-président: Alors, je voudrais souhaiter la bienvenue à M. Roberts, qui est aussi le président et le directeur général VIA Rail Canada Incorporé. Je lui demanderais au tout début de nous présenter son équipe, après quoi il pourra faire une déclaration d'ouverture. Après, nous procéderons à la période de questions. Je voudrais rappeler à chacun des membres du comité que pour le premier tour, ils auront droit à vingt minutes, après quoi pour les tours subséquents, ils auront droit à 15 minutes. Alors, monsieur Roberts, s'il vous plaît.

M. J. F. Roberts (président du Conseil et directeur général, VIA Rail Canada Inc.): Merci beaucoup, monsieur le président. I have with me today Gabriel Fortin who is Vice-President, Law, and Secretary of VIA Rail Canada Incorporated, as well as several of our officers who are available if required, Mr. Chairman.

If you will permit me, I would like to make an opening statement if that is possible.

The Vice-Chairman: That is okay, Mr. Roberts.

M. J. F. Roberts: Merci beaucoup.

Monsieur le président, permettez-moi d'abord de vous remercier ainsi que les membres du comité, de nous avoir invités à venir vous parler de VIA Rail Canada. En dépit des problèmes rencontrés, VIA Rail a fait des progrès remarquables au cours de ses 4 années d'existence. Le nombre de voyageurs transportés a augmenté de plus de 40 p. 100 par rapport à 1976, dernière année où le CN et le CP ont assumé les services ferroviaires voyageurs. Nous sommes à présent le plus important grossiste en voyages organisés dont la destination est le Canada. En 1980, le taux d'occupation moyen dans nos trains s'élevait à 52 p. 100 ce qui, comparativement à 35 p. 100 en 1976, donne la mesure des gains extraordinaires de productivité réalisés sous la direction de VIA. RESERVIA, notre système informalisé de renseignements, de réservation et de billetterie est devenu, après avoir surmonté ses problèmes de rodage, le plus moderne en son genre. Les démarches pour le relier au système RESERVEVEC d'Air Canada sont entreprises, et nous disposerons ainsi du premier système au monde de réservations intermodales. VIA 1, notre nouveau service de première classe offert dans le corridor Québec-Windsor, a connu beaucoup de succès auprès du public et surtout de la

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, May 21, 1981

[Translation]

The Vice-Chairman: Would the meeting please come to order, we are about to begin. Our order of reference today deals with the Estimates for the Fiscal Year ending March 31, 1982. We have under consideration Vote 85, payments to VIA Rail. It is to be found in the Transport section, Surface Transportation Program.

TRANSPORT

Department—Surface Transportation Program

Vote 85—Payments to VIA Rail Canada Inc.—\$399,200,000

The Vice-Chairman: I would like to welcome Mr. Roberts who is President and Director General of VIA Rail Canada Incorporated. I will ask him to introduce the officials accompanying him. There will then be an opening statement, after which will come the question period. I would like to remind all the members of the committee that the first round will last 20 minutes and all subsequent ones will be 15. Mr. Roberts, please.

Mr. J. F. Roberts (Chairman of the Board and Director General, VIA Rail Canada Inc.): Thank you, Mr. Chairman. M'accompagnent aujourd'hui Gabriel Fortin, vice-président, Affaires juridiques et secrétaire de VIA Rail Canada Incorporated, ainsi que d'autres administrateurs de notre société.

Je voudrais faire un exposé préliminaire, si c'est possible.

Le vice-président: Très bien, monsieur Roberts.

Mr. J. F. Roberts: Thank you.

Mr. Chairman, may I take this opportunity to thank you and the members of the Committee for inviting us here to talk about VIA Rail Canada. Despite the problems we have faced, VIA has made considerable progress in the four short years of its existence. We have increased passenger carrying by over 40 per cent compared to 1976, the last year during which CN and CP Rail were responsible for passenger rail services. We are now the largest tour wholesaler selling Canada as a destination. In 1980, the average occupancy rate on our trains was 52 per cent. This compares to 35 per cent in 1976 and is a measure of the tremendous productivity gains that have been achieved under VIA Management. RESERVIA, our automatic computerized ticketing, reservation and information system, has overcome its introductory problems and is the most advanced system of its kind. We are progressing the work towards the interconnection with Air Canada's RESERVEVEC system to produce the first nationwide intermodal reservation system in the world. Our new VIA-1 first class service in the Quebec City-Windsor Corridor is proving to be very popular with the travelling public, including the business traveller. Our

[Texte]

clientèle d'affaires. Le nombre de voyageurs transportés dans ce corridor est supérieur de 25 p. 100 à celui de l'an dernier.

• 0955

En début d'année, VIA a reçu le prix de Design Canada pour son programme innovateur destiné à faciliter les déplacements des personnes handicapées. Nous sommes actuellement considérés comme les chefs de file en ce domaine.

Le changement d'attitude du public voyageur qui, de nos jours, préfère le train à l'automobile et les économies d'énergie qui en découlent ont un impact bénéfique sur l'ensemble du pays.

It is safe to say that the public awareness of the desirability of passenger rail service has never been greater. This will be even more so when later this year we introduce the LRC train, which represents one of the most significant technological advances in the history of passenger rail travel in Canada.

These achievements have all been made at a cost which is about \$90 million less than would have been the cost of operation if CN and CP had continued to operate the system. In spite of these achievements we are before you today with some major concerns and indeed frustrations.

We have received the annual invoices, R-6313 bills from the railways for 1980. CN's bill is for \$13,522,615 which is in addition to the \$276,630,931 already paid to CN for the 1980 operation. CP's bill is for \$3,136,900 over and above the \$63,128,473 already paid CP for 1980.

Despite all our work to reduce costs in 1980, we now get slapped with an additional charge of \$16.7 million which wipes out all our efforts. VIA has to run like hell to stand still. We understand that the additional charges are the result of additional charges allowed by the Canadian Transport Commission, changes in costing methodology, using specific accounts rather than system average costs and other reasons.

We are not allowed to verify the railway bills, as you know. We have calculated that if the rules that existed in 1976 were applied to the situation in 1981, the railways are benefiting by more than \$100 million this year as a result of the passenger program. CN has improved its position by more than \$80 million and CP by more than \$20 million.

This is a frustrating position to be in and unless something can be done to arrive at a fixed-price system in the railway contracts, I predict the failure of the rail passenger program. If this should happen in Canada, we will have missed the opportunity of the century because there is no doubt that for medium distances, rail is the mode of the future in this oil-starved world of ours.

• 1000

Thank you very much, Mr. Chairman.

[Traduction]

carriings in this service are running 25 per cent ahead of last year.

Early this year, VIA received the Design Canada Award for its innovations in the transportation of the disabled and we are now considered a leader in this field.

The impact of the diversion of the travelling public from the private car to rail and its consequent energy savings have a beneficial effect on the whole country.

On peut affirmer, sans crainte de se tromper, que le public n'a jamais autant souhaité un service ferroviaire voyageur. La prise de conscience sera encore plus tangible dans les mois à venir, avec l'introduction des nouveaux trains LRC qui représentent l'une des plus importantes innovations technologiques de l'histoire du transport ferroviaire des voyageurs au Canada.

Ces succès ont été obtenus à un coût inférieur d'environ 90 millions de dollars à ce qu'il en aurait coûté si le CN et le CP avaient continué à exploiter le réseau voyageur. Et pourtant, en dépit du travail accompli, je me dois, aujourd'hui, de vous faire part de nos préoccupations et des frustrations qui en découlent.

Nous avons reçu les factures annuelles des chemins de fer pour 1980, R-6313 factures, comme elles sont communément appelées. Celle du CN s'élève à 13,522,615 dollars, ce qui s'ajoute aux 276,630,931 dollars déjà payés au CN pour l'exercice 1980. Le CP réclame 3,136,900 dollars en plus des 63,128,473 dollars qui lui ont déjà été versés pour 1980.

Après avoir fait l'impossible pour diminuer nos coûts en 1980, nous sommes maintenant écrasés par des frais supplémentaires de 16.7 millions de dollars, ce qui réduit nos efforts à néant. VIA doit courir pour se maintenir au même point. Il semblerait que ces réclamations résultent de frais supplémentaires autorisés par la Commission canadienne des transports, de changements apportés à la méthode d'établissement des coûts y compris l'utilisation de comptes spécifiques plutôt que le système des coûts moyens, ainsi que pour des raisons diverses.

Nous n'avons aucun moyen de vérifier les factures des chemins de fer, mais nous avons calculé que si les principes qui étaient en vigueur en 1976 sont appliqués en 1981, les chemins de fer reçoivent cette année plus de 100 millions de dollars supplémentaires dans le cadre du programme des services voyageurs. Le CN a amélioré ses revenus de plus de 80 millions de dollars et le CP de plus de 20 millions.

VIA se trouve donc dans une position d'impuissance et de frustration et, à moins qu'on ne puisse en arriver à un système de prix fixe pour les nouveaux contrats ferroviaires, il faut prévoir l'échec du programme de transport des voyageurs par chemin de fer. Si le Canada devait en arriver là, il aurait laissé passer l'occasion du siècle car il ne fait aucun doute que, pour les distances moyennes, le rail est le mode de transport de l'avenir, dans ce monde en mal de pétrole qui est le nôtre.

Merci beaucoup, monsieur le président.

[Text]

Le vice-président: Monsieur Roberts, je vous remercie infiniment pour votre présentation. Alors, nous allons commencer immédiatement avec M. Ellis.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman.

I want to, if I may, set the tone for the questions I want to ask Mr. Roberts this morning by going back to the Appropriation Act No. 1 of 1977 where the surface transportation set out VIA Rail as a company to get into passenger rail service and I quote from subsection (i)(a) of the section saying that:

(i) ... Via Rail Canada Inc. with respect to

(a) the provision, management, or the operation of selected rail passenger services in such a manner as to improve efficiency, effectiveness and economy in rail passenger services in Canada;

That, as I recall, was the charter that VIA Rail had. Then earlier this year in a letter which I wrote to Mr. Roberts on February 12, I asked if there were not going to be some extensive changes in this service on the Ottawa-Toronto line. I received a nice letter, two pages long, from Mr. Roberts at that time, but it did not tell me a whole lot. But what it did say was that VIA was considering making improvements in the train service along that corridor. They were upgrading the standards of first-class service in the Quebec-Montreal-Ottawa-Belleville-London-Windsor area, et cetera. Finally, the letter went on to say that the changes they were proposing should allow greater flexibility in terms of both train frequencies and point-to-point scheduled times.

Now, having said that, Mr. Chairman, I want to get to what I think is the most serious thing that has faced the people in the Quinte district for quite some time. It is my understanding that trains Nos. 45 and 46, as of June 1 this year, will not stop at Cobourg and will only stop at Belleville for a crew change, which means that passengers will not be allowed on. Through you, Mr. Chairman, to Mr. Roberts, those are the two trains that carry a tremendous number of people from that part of Ontario both ways—to Toronto and to Ottawa. Could the Chairman of VIA comment on that, please.

Le vice-président: Monsieur le président.

Mr. J. F. Roberts: In terms of trains 45 and 46, which are trains between Ottawa and Toronto, on June 1, as a result of a breakthrough with Canadian National Railways, we will be able to add one train between Ottawa and Toronto; one additional train, between Montreal and Toronto and an additional train between Montreal and Ottawa. These are trains in each direction. It also includes an additional train between Montreal and Quebec City. In the fall of this year, there will be an additional train between Toronto and Windsor and an additional train between Toronto and London. As members of the committee know, Mr. Chairman, under the agreement that we had with Canadian National and Canadian Pacific, we could not operate any more trains than we had operated in the summer of 1977, unless we paid so-called commercial rates for them. We have been able to agree that we can operate these additional trains at R-6313. So that is a break-through.

The other thing we have to do is to improve our over-all scheduling on trains, and in order to do that, on June 1, on the

[Translation]

The Vice-Chairman: Mr. Roberts, thank you so much for your presentation. We will start immediately with Mr. Ellis.

M. Ellis: Merci, monsieur le président.

En guise d'introduction aux questions que je souhaite poser à M. Roberts ce matin, je me reporterai à la Loi n° 1 de 1977 portant affectation de crédit créant VIA Rail en temps que société devant s'occuper du service ferroviaire de voyageur et je cite l'alinéa (i)(a) de l'article:

(i) ... Via Rail Canada Inc. en vue de

(a) offrir, gérer ou assurer des services ferroviaires de voyageur afin d'améliorer l'efficacité, l'efficience et la rentabilité de ces services au Canada;

Sauf erreur, c'était le mandat de VIA Rail. Puis, au début de l'année, dans une lettre que je lui ai écrite le 12 février, je demandais à M. Roberts si l'on n'allait pas apporter de grands changements à ce service sur la ligne Ottawa-Toronto. J'ai alors reçu de M. Roberts une belle lettre de deux pages, mais qui ne me disait pas grand-chose. Toutefois, il y signalait bien que VIA envisageait d'améliorer le service ferroviaire dans ce corridor. Il rehaussait les normes du service de première classe dans le secteur Québec-Montréal-Ottawa-Belleville-London-Windsor, etc. Finalement, il ajoutait que les changements proposés allaient permettre une plus grande souplesse quant à la fréquence des trains et les horaires.

Ceci dit, monsieur le président, j'aborderai ce qui me semble le plus grand problème auquel aient fait face les gens du district de Quinte depuis longtemps. Il semble que les trains n°s 45 et 46, à partir du 1^{er} juin de cette année, ne s'arrêteront plus à Cobourg, mais seulement à Belleville pour changer d'équipage, sans prendre de passagers. Toutefois, monsieur le président, il s'agit de deux trains qui transportent un nombre considérable de gens de cette région de l'Ontario vers Toronto et Ottawa. Le président de VIA pourrait-il faire des observations là-dessus.

The Vice-Chairman: Mr. Chairman.

M. J. F. Roberts: Pour ce qui est des trains 45 et 46 entre Ottawa et Toronto, le 1^{er} juin, grâce à la conclusion d'une entente avec le CNR, nous pourrions ajouter un train entre Ottawa et Toronto, un autre, entre Montréal et Toronto et un autre encore entre Montréal et Ottawa. Ces trains iront dans les deux sens. Cela comprend également un train supplémentaire entre Montréal et Québec. A l'automne, nous ajouterons un train entre Toronto et Windsor et un autre entre Toronto et London. Comme les membres du Comité le savent, monsieur le président, en vertu de l'entente que nous avons conclue avec le CN et le CP, nous ne pouvions ajouter de trains au-delà du nombre que nous avions à l'été 1977 à moins d'assumer pour eux des tarifs commerciaux. Nous avons pu convenir d'ajouter ces trains au tarif R-6313. C'est donc une percée.

Par ailleurs, nous devons améliorer l'horaire général des trains de sorte que le 1^{er} juin, le Turbo entre Montréal et

[Texte]

schedules of the Turbo between Montreal and Toronto—the Kingston stop would be eliminated. Between Ottawa and Toronto, 45 and 46 are some of the fastest schedules trains. With your permission Mr. Chairman, I want to consult with my vice-president of operations to make sure. Mr Ellis said that on 45 and 46 we would continue to change crews at Belleville, but that there would be no stop for passengers. I would like to confirm that with Mr. Ellis.

• 1005

Mr. Ellis: Mr. Chairman, that is exactly what I said, and all the things Mr. Roberts has said about the increased trains and the better scheduling and so on frankly do not do a thing for the people in the Quinte district. If all those trains run through the Quinte area, the Belleville-Trenton area, then it has not done a confounded thing for those people; and by taking these two trains off, you have in fact deprived them of service—and right now at every train stop that comes into Belleville there is a goodly number of people getting on and getting off. I ride them not infrequently, and I see them on a regular basis.

I have in front of me a letter from the Chief of Police of Belleville which is a copy of a letter he has written to Mr. Campbell, Vice-President, complaining that there is in fact to be a change. It happens that the Chief of Police of Belleville is the Chairman of the Canadian Chiefs of Police Traffic Committee. He uses this service frequently, as I do, and he is complaining that this is being taken away. So all these good things Mr. Roberts is talking about just do not do any good when it comes to the people in the Quinte district.

Mr. J. F. Roberts: As I understand it now, Mr. Ellis, 46 will no longer stop; but there is 56 . . .

Mr. Ellis: Excuse me, Mr. Chairman; could Mr. Roberts put on record the times of 46, so we will have them? This record obviously will be used for other purposes, and I would like to have on the record the times of 46.

Mr. J. F. Roberts: Okay: 46 now, at Belleville, is 18 h 25.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I am delighted to find that the Chairman of VIA has as much difficulty reading the bloody schedules as I do. I do not know who writes those damn things, but they are really difficult to read, and I am glad he has the same problem.

Mr. J. F. Roberts: Right now, Mr. Ellis, for train No. 46, the stop would be eliminated at Belleville.

Mr. Ellis: That is the one at 18 h 25.

Mr. J. F. Roberts: That is the one at 18 h 25.

• 1010

Mr. Ellis: Now, let us get down to basics then, Mr. Chairman. You have taken away the evening train that a large number of people used to get to Ottawa. What has been replaced? You rhymed off a whole flock of trains.

[Traduction]

Toronto ne s'arrêtera plus à Kingston. Entre Ottawa et Toronto, les numéros 45 et 46 sont deux des trains les plus rapides. Avec votre permission, monsieur le président, je voudrais consulter mon vice-président des opérations afin de m'en assurer. M. Ellis a dit que l'on continuerait de changer d'équipage à Belleville, mais qu'aucun passager ne pourrait monter à bord. Je voudrais vérifier, monsieur Ellis.

M. Ellis: Monsieur le président, c'est exactement ce que j'ai dit, et tout ce que vient de dire M. Roberts au sujet des trains ajoutés et de l'amélioration des horaires n'apporte rien aux gens du district de Quinte. Même si tous ces trains traversent la région de Quinte, de Belleville-Trenton, ces gens n'en retiennent rien. En fait, en supprimant les arrêts de ces deux trains, vous les privez d'un service, car un nombre considérable de gens montent à bord et descendent de chaque train qui s'arrête à Belleville. Je les prends moi-même assez souvent, et j'ai pu le constater.

J'ai ici une copie de la lettre qu'a envoyée le chef de police de Belleville à M. Campbell, vice-président, pour se plaindre de ce changement. Il se trouve que le chef de police de Belleville est également président du comité du trafic de l'Association canadienne des chefs de police. Comme moi, il se sert souvent de ces services et s'inquiète qu'on le supprime. Donc, toutes ces bonnes choses dont parle M. Roberts n'apportent rien de bon aux gens du district de Quinte.

M. J. F. Roberts: Monsieur Ellis, il semble que le numéro 46 ne s'arrêtera plus, mais il y a le numéro 56 . . .

M. Ellis: Excusez-moi, monsieur le président, M. Ellis pourrait-il nous faire part de l'horaire du numéro 46? Le compte rendu servira à d'autres fins, et j'aimerais que l'horaire du numéro 46 y soit consigné.

M. J. F. Roberts: Très bien. Maintenant, le numéro 46 s'arrête à Belleville à 18h25.

M. Ellis: Monsieur le président, je suis ravi de voir que le président de VIA a autant de difficultés que moi à déchiffrer ces sacrées horaires. J'ignore qui les rédige, mais ils sont bien difficiles à comprendre, et je suis heureux qu'il ait les mêmes difficultés.

M. J. F. Roberts: Donc, monsieur Ellis, l'arrêt du train numéro 46 à Belleville serait supprimé.

M. Ellis: Celui de 18h25.

M. J. F. Roberts: C'est exact.

M. Ellis: Passons donc à des choses concrètes, monsieur le président. Vous avez supprimé le train du soir dont se servent un grand nombre de gens pour se rendre à Ottawa. Par quoi a-t-il été remplacé? Vous avez donné la liste de toutes sortes de trains.

[Text]

Mr. J. F. Roberts: Well, what happens, Mr. Ellis, through you, Mr. Chairman, is that what we are trying to do is to improve the service between Ottawa and Toronto. That is where our large market is.

Mr. Ellis: Without any respect for the people in the Belleville area.

Mr. J. F. Roberts: What we are trying to do Right now is run train 45 and 46, which I agree is the most popular train, through. We have eliminated the stop at Belleville; that is what we have done.

Mr. Ellis: Do you have no other answer to the service that the people in Belleville should have and have had over the 115 years of confederation when Belleville has been a rail centre?

Mr. J. F. Roberts: Belleville still has service.

Mr. Ellis: What kind of service? Not the kind of service that we have been accustomed to. As I said, there is a heavy load of passengers every day who get on and off that train in Belleville, going both ways.

Mr. J. F. Roberts: The arrangement is that there is a new train No. 5. Unfortunately I have not been reading from a published timetable. I have been reading from a doctored up timetable with a bunch of changes in it that will include the additional train. Train 56 is a new train; train 56 would arrive and leave Belleville at 18 h 30 instead of 18 h 25. Then there would be a move from Belleville to Kingston—Kingston at 19 h 16 . . .

Mr. Ellis: You have changed trains in Kingston?

Mr. J. F. Roberts: That is right, to train No. 46.

Mr. Ellis: That is what I thought. In other words . . .

Mr. J. F. Roberts: To 19 h 39 at Kingston and then go to Ottawa.

Mr. Ellis: Train 56 is a dayliner.

Mr. J. F. Roberts: No. 56 would be conventional equipment.

Mr. Ellis: I do not really want to get into the nitty-gritty of the equipment, I suppose, but can somebody tell me the reason, if train 46 is going to run through Belleville at exactly the same time as train 56, why we have two trains going through, and one is going to stop and one is not.

Mr. J. F. Roberts: One is going to Montreal basically and the other one is going to Ottawa.

Mr. Ellis: Of course; that is what happens now. They split at Brockville and we spend a few minutes waiting in Brockville, where they split the train up. What benefit can there be if you get two trains coming down the main line? Is there going to be any better service anywhere?

Mr. J. F. Roberts: Definitely. Mr. Chairman, if you will permit, we now have a study going on with Canadian Pacific and Canadian National to change the routing of train 45 and train 46 from Smiths Falls over the Canadian Pacific to Shannonville and to connect them with the Canadian National main line. We hope to be able to reduce that schedule between Ottawa and Toronto by some one hour and fifteen minutes which will certainly help the majority. In 1980, as I said in my opening remarks, we had a 41 per cent increase in the number

[Translation]

M. J. F. Roberts: Il se trouve, monsieur Ellis, que nous tentons d'améliorer le service entre Ottawa et Toronto. C'est là que se trouve notre marché le plus important.

M. Ellis: Sans tenir compte des gens de la région de Belleville.

M. J. F. Roberts: Pour l'instant, nous voulons rendre directs les trains 45 et 46 qui sont les plus populaires, j'en conviens. Nous avons donc supprimé l'arrêt à Belleville.

M. Ellis: Vous n'avez pas l'intention de remplacer ce service dont jouissent les gens de Belleville depuis 115 ans, puisque Belleville a toujours été un centre ferroviaire?

M. J. F. Roberts: Un service est toujours offert à Belleville.

M. Ellis: Quel genre de service? Pas celui auquel nous étions habitués. Comme je l'ai dit, un grand nombre de voyageurs montent à bord et descendent quotidiennement de ce train à Belleville, dans les deux sens.

M. J. F. Roberts: Il se trouve qu'on a ajouté un autre train, le numéro 56. Malheureusement, je ne consultais pas la version officielle de l'horaire, mais un brouillon où paraissent toutes ces modifications. Le train numéro 56 est un nouveau train qui s'arrêterait à Belleville à 18 h 36 plutôt qu'à 18 h 25. Ensuite, il y aurait une correspondance à Kingston, à 19 h 16 . . .

M. Ellis: Il faut changer de train à Kingston?

M. J. F. Roberts: C'est exact, au train n° 46.

M. Ellis: C'est ce que je pensais. Autrement dit . . .

M. J. F. Roberts: Il part à 19 h 39 de Kingston pour se rendre à Ottawa.

M. Ellis: Il s'agit d'un train de jour.

M. J. F. Roberts: Le n° 56 serait muni d'un équipement conventionnel.

M. Ellis: Je ne tiens pas à aborder ces détails, mais quel qu'un peut-il me dire pourquoi, si le train 46 traverse Belleville au même moment que le train 56, l'un s'arrête et l'autre pas.

M. J. F. Roberts: En fait, l'un se rend à Montréal et l'autre à Ottawa.

M. Ellis: Évidemment, c'est ce qui se produit maintenant. Le train se divise à Brockville où il y a quelques minutes d'attente. Quel est l'avantage d'avoir deux trains sur la ligne principale? En résultera-t-il un meilleur service quelque part?

M. J. F. Roberts: Certainement. Monsieur le président, si vous me le permettez, nous menons actuellement, en collaboration avec le CP et le CN, une étude en vue de modifier le parcours des trains 45 et 46 de Smiths Falls à la ligne du CP, à Shannonville, et de les relier à la ligne principale du CN. Nous espérons pouvoir réduire la durée du voyage entre Ottawa et Toronto d'environ une heure 15 minutes, ce qui plaira certainement à la majorité. En 1980, comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, le réseau ferroviaire du Canada a

[Texte]

of passengers carried on the rail system in Canada as compared to 1976. If you look at the record prior to 1976 there was a continuous decline for a number of years in the number of passengers handled. Therefore what we have done is turn this system around, and we have been able to do that by giving better service to the public. I am sorry to say that some of the traditional stops that have been made—instead of trying to serve everyone with a train, and ending up with schedules of some six hours and fifteen minutes between Ottawa and Toronto, what we really want to do is try to improve those schedules so that we are better able to compete in the marketplace. That is what we have been able to do from the interior of the train. We are talking about developing professionals on board trains. We want to make sure that every VIA employee is a professional employee in his or her work. There is a real problem in changing crews at smaller terminals, because what we are beginning to realize is that, in train crews for instance—any Canadian National or Canadian Pacific on the trains that we operate over those lines—we talk about using approximately 1,000 people, probably 1,100 people. We draw those people from some 14,000 or 15,000 people on various lists, so we have people who operate in freight service that end up in passenger service, and really what we have got to do is work towards a separate passenger list.

• 1015

If we start changing crews everywhere, of course, what is going to happen is that we are not going to be able to do that as efficiently. There is a tendency towards pooling of people in larger terminals. And in order for us to compete, we are going to have to stop and to change some of the traditional ways of doing things, and this is a very difficult thing to do. There is no God darn doubt about it because there are going to be people affected.

In terms of 45 and 46, what we are trying to do is speed up that schedule. In 45 and 46 with the things we are doing, Mr. Horsman tells me that we will be improving that schedule by 40 minutes. Now, you will say that 40 minutes is not a great deal, but if it is 40 minutes, now, on the existing route, when we improve the route, then we will get that much more improvement. People are complaining that our service between Ottawa and Toronto is the worst schedule, practically, on the system with respect to the distance traversed and the time it takes. So what we are going to try to do is speed it up.

Now, to go back to your question, Mr. Ellis, 46 will no longer be a passenger stop at Belleville, but the new train 56 will be. It is some five minutes later, then, there is going to be a change unfortunately at Kingston, but to get on back on 46 at Kingston.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, in answer to a question that I put what I have got is a speech. I am going to make a speech in reply because frankly I am not impressed. If VIA Rail are doing a study that is a great. I have found in the past that railway companies are great at doing studies; they do studies one after the other. I do not know when the results of those studies come out. I know that the passenger traffic declined in the years prior to VIA taking over; we all know that. We know

[Traduction]

transporté 41 p. 100 de voyageurs de plus qu'en 1976. Jusqu'en 1976, ce nombre a connu une baisse progressive. Nous avons donc réussi à renverser la tendance, et ce en offrant un meilleur service au public. Malheureusement, il a fallu supprimer certains arrêts traditionnels... Plutôt que de tenter de servir tout le monde avec un seul train, ce qui suppose un voyage d'environ 6 heures et 15 minutes entre Ottawa et Toronto, nous cherchons à améliorer ces horaires afin de faire mieux concurrence aux autres moyens de transport. C'est ce que nous avons pu faire en apportant des changements à l'intérieur même du train. Nous voulons former des professionnels à bord des trains. Nous voulons nous assurer que chaque employé de VIA est un expert dans son domaine. Le changement d'équipage dans les petites gares pose de réelles difficultés, car nous constatons de plus en plus que les équipages... du CN ou du CP... de nos trains comptent environ 1,000 ou 1,100 personnes. Ces employés sont choisis à partir de différentes listes comprenant 14,000 ou 15,000 personnes. Donc, des gens du service de marchandises se retrouvent parfois dans le service de voyageurs, et il nous faut dresser une liste distincte pour le service de voyageurs.

Nous ne pourrions y arriver si nous commençons à changer d'équipage un peu partout. Il existe une tendance à rassembler les employés dans les gares les plus grandes. Pour être concurrentiels, nous devons changer certaines de nos habitudes, et c'est très difficile, évidemment, car des gens seront inévitablement touchés.

Pour ce qui est des trains 45 et 46, nous tentons simplement d'en réduire les horaires. Grâce à ces changements, comme le dit M. Horsman, le voyage sera raccourci de 40 minutes. Vous pouvez me dire que ce n'est pas beaucoup, mais si nous améliorons également la voie, nous gagnerons encore plus. Les gens se plaignent du fait que le service entre Ottawa et Toronto est le plus lent du réseau, toutes proportions gardées. Nous tentons donc d'accroître la rapidité.

Pour en revenir à votre question, le n° 46 ne s'arrêtera plus à Belleville pour prendre des passagers, mais le nouveau train 56 le fera. Il arrive environ cinq minutes plus tard et, malheureusement, il faut changer à Kingston et prendre le train 46.

M. Ellis: Monsieur le président, je n'ai pas eu de réponse, mais plutôt un discours. Je répondrai par un discours également car, en toute franchise, je ne suis pas impressionné. Si VIA Rail mène une étude, fort bien. J'ai déjà constaté que les sociétés de chemins de fer n'avaient pas leur pareil pour effectuer des études, elles n'arrêtent pas. J'ignore toutefois quand sont publiés les résultats de ces études. Comme tout le monde, je sais que le nombre de voyageurs baissaient progres-

[Text]

that the major railway companies in Canada did not want passenger traffic; they were not getting reimbursed for it, and they did not want it. The reason for putting VIA into place, of course—while it may have been a mistake in my opinion—nonetheless, the reason for putting it into place was so that there would be a central area that would look after passenger traffic, give them the reimbursement they needed to pay for it, and they would do the job.

Now, we are talking about professionals in smaller terminal areas. Belleville is not a smaller terminal. Belleville has been a rail centre for CN for all these many years, and these people are professionals. I know every last one of them. I talk to them every time I come down. They are all people who live in the Belleville area, and as far as starting to change crews in an area like Belleville, these have been changed in Belleville since time began on the rail system. That is not something new. These are professionals working out of this area. It is not a smaller terminal; in fact it is a major terminal.

Now, we are talking about saving time. I spent, Mr. chairman, talking to Mr. Roberts, on November 27 last year, a great deal of my time in my questioning of Mr. Roberts dealing with the need for a new line between Ottawa and Toronto. I agree that there is a need, that the CP Smith's Falls sub at 40 mile an hour is terrible, and putting a new train on to save 7 minutes in Belleville which saves only a brake check, which I am sure Mr. Turner would agree is a necessary thing on a passenger train on the way through—only saves a brake check—that 7 minutes they are going to save there is nothing compared to the 20 minutes that would be saved if they put an automatic switching at Smiths Falls. Right now, instead of trying to save 7 minutes in Belleville, I would suggest that automatic switching in Smiths Falls would make a whole lot of difference in the system.

• 1020

So, Mr. Chairman, while we may have had an answer to the doing away with train 46, which means you are going to put a whole new train on and make people from Belleville travel to Kingston, get out in the cold and switch trains—which may or may not be on time, given the kind of service we have had in the past with VIA—then I do not think that is a very satisfactory answer to save 40 minutes. We have already talked about the possibility of putting a new line from Smiths Falls through to the Belleville area. Great! I hope we do. But if we do I can see no reason why that train should not stop at Belleville, halfway on its trip between Ottawa and Toronto, for the many people that would use that service.

Mr. Chairman, I expect I am out of time.

The Vice-Chairman: Okay, Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman. I was one of the people...

The Vice-Chairman: Sorry, Mr. Benjamin is first.

Mr. McRae: I am sorry, okay.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, it is my opinion—and I hope I do not sound too paranoid about this—that there are those,

[Translation]

sivement avant que VIA ne soit créé. Nous savons que les grandes sociétés de chemins de fer du Canada ne voulaient pas du service de voyageurs parce qu'il n'était pas rentable. VIA Rail a justement été créé... bien que cela a été une erreur à mon avis... néanmoins, elle a été créée afin qu'un organisme central s'occupe des services de voyageurs, et qu'il soit remboursé en cas de déficit.

On parle maintenant de l'absence de professionnels dans les petites gares. Belleville n'est pas une petite gare. Il a été un centre ferroviaire du CN pendant toutes ces années, et ces gens sont des professionnels. Je les connais tous. Je leur parle chaque fois que j'y vais. Ce sont des gens qui vivent dans la région de Belleville et on y change d'équipage depuis la création des chemins de fer. Ce n'est pas nouveau. Ce sont des professionnels. Il s'agit en fait d'une gare importante.

On parle de gagner du temps. Le 27 novembre dernier, j'ai posé plusieurs questions à M. Roberts au sujet de la nécessité de créer une nouvelle ligne entre Ottawa et Toronto. Je reconnais qu'il y a là une situation déplorable. En effet, le train de banlieue CP de la ligne Smiths Falls qui roule à 40 milles à l'heure est pitoyable. Si l'on ajoute un nouveau train, cela ne nous permet que de gagner 7 minutes à Belleville, en évitant une vérification des freins, et M. Turner sera d'accord avec moi, la vérification des freins est indispensable sur les trains de voyageurs. Néanmoins, 7 minutes ce n'est rien comparativement aux 20 minutes que l'on pourrait gagner en installant, à Smith Falls, un dispositif d'aiguillage automatique. Actuellement, à lieu d'essayer de gagner 7 minutes à Bellevilles, je pense que l'aiguillage automatique à Smith Falls permettra une amélioration de taille.

Monsieur le président, on nous a donné une explication à la suppression du train 46, qui sera remplacé par un nouveau train qui exigera, entre Belleville et Kingston, qu'un préposé sorte, fasse l'aiguillage manuel et il se peut que le train ne soit même pas à l'heure, étant donné le service fourni par VIA dans le passé. On nous a donné une explication que je ne trouve pas satisfaisante, surtout quand on songe qu'il s'agit de gagner 40 minutes. On a également songé à la possibilité d'une nouvelle ligne entre Smith Falls et Belleville. A la bonne heure. J'espère que ce sera réalisé. Si ce projet se concrétise, pourquoi le train ne s'arrêterait-il pas à Belleville, à mi-chemin entre Ottawa et Toronto, car il y aurait là toute une clientèle.

Monsieur le président, je crois que mon temps est écoulé.

Le vice-président: Monsieur McRae.

M. McRae: Merci, monsieur le président. Je suis...

Le vice-président: Excusez-moi, M. Benjamin vient avant vous.

M. McRae: Excusez-moi.

M. Benjamin: Monsieur le président, je ne veux pas ici qu'on pense que je suis paranoïaque, mais j'ai l'impression

[Texte]

in the government and the Ministry of Transport and other sectors of the transportation industry of Canada, who are doing all they can to destroy VIA Rail.

VIA Rail was started up with the deck stacked against it, in fact it was started up in exactly the same way that the CN was—debt loaded, and it will never live long enough to get out from under, not for the reason of establishing a good efficient rail passenger service for the people of Canada, but for the purpose of bailing out CPR and CNR, just like we bailed out bankrupt railway companies when CNR was formed—and the taxpayers pays.

We have got an economist, the Director of systems Planning for the Ministry of Transport, who said in Prince Rupert that there is a short future for VIA Rail passenger service. Now that does not sound like very good solid support and backing from government for the \$399 million that is in the estimates for the current year. He says that a lot of people in government want that \$.5 billion that was given to VIA Rail last year. The future of VIA Rail is very political, he says, and that he does not know how much longer the taxpayers will be willing to pay the kind of money it will take to keep it rolling, keep it running. Mr. Logan told the seminar that the user pays only 40 per cent of the cost of running the trains. Well, Mr. Chairman, I never heard anybody from the Ministry of Transport talking about the over \$2 billion worth of subsidies paid to road users every year in Canada, or the hundreds of millions of dollars the taxpayers pay to subsidize airports for plane passengers. The way VIA Rail is being treated is entirely unfair and inequitable. When both CN and CP stick it to VIA Rail, under the current operating agreement, for the kind of money that is here, VIA Rail has not a chance. They should be required by the government to run VIA Rail's passenger trains on their lines at cost, they should not be allowed to make a nickel on it. The fact that they were relieved of the responsibility that was legally theirs, to haul people on trains, surely to gosh should not entitle them to make any money hauling VIA Rail's passenger trains. I think it is incredible and despicable that any senior official of a ministry would make such statements when he should have been coming out in support of, and recommending to his minister, increased funding for VIA Rail. This is not an expenditure, it is an investment, and the return on that investment when VIA Rail succeeds will far more than repay the people of Canada in good service, although not always in dollars; there is more than one way of getting money. I wanted to get that off my chest, Mr. Chairman.

I would like to ask Mr. Roberts what progress is being made on a new operating agreement with CN and CP. Are you getting anywhere? Is the government giving you any support in your negotiations with those two railroads?

[Traduction]

qu'au gouvernement et notamment au ministère des Transports, comme ailleurs dans le secteur du transport au Canada, il en est qui font tout en leur pouvoir pour détruire VIA Rail.

VIA Rail a eu dès le départ une bataille à mener car, en fait, tout comme le CN, la société était criblée de dettes mais, à ce rythme, VIA n'existera pas assez longtemps pour s'en sortir, pour voir l'établissement d'un service voyageur efficace à l'intention de la population canadienne. En effet, VIA Rail existe pour tirer d'un mauvais pas le CN et le CP, tout comme le gouvernement, au moment de la création du CN, a tiré de la faillite les sociétés de chemins de fer. Dans un cas comme dans l'autre, ce sont les contribuables qui en font les frais.

Un économiste, le directeur de la planification des systèmes du ministère des Transports, a dit à Prince Rupert que le service voyageur de VIA Rail n'allait pas faire long feu. Quel genre d'appui, quel genre d'encouragement cela signifie-t-il de la part du gouvernement, quand on songe qu'on demande 399 millions de dollars dans le budget de l'année en cours. Cet économiste a dit que beaucoup de gens au gouvernement lorgnaient le demi-milliard de dollars qu'on a donné à VIA Rail l'an dernier. L'avenir de VIA Rail est très politique, ajoute-t-il, et il ne sait pas combien de temps encore les contribuables accepteront de payer pour maintenir la société. M. Logan a dit aux congressistes réunis que l'utilisateur ne payait que 40 p.100 du coût d'exploitation du réseau de chemin de fer. Monsieur le président, personne au ministère des Transports ne parle des 2 milliards de dollars de subventions que le gouvernement canadien verse chaque année aux usagers de la route et des centaines de millions de dollars que les contribuables versent en subventions aux aéroports pour le transport aérien. Je pense que le traitement réservé à VIA Rail est totalement injuste et inéquitable. Quand le CN et le CP font un mauvais parti à VIA Rail, en vertu de l'accord actuel, VIA Rail n'a pas de chance de s'en sortir. On devrait exiger de CN et de CP qu'ils permettent aux trains de voyageurs de VIA Rail d'utiliser leurs voies, au prix coûtant, et ni l'une ni l'autre de ces sociétés ne devrait avoir le droit de réaliser quelque profit que ce soit. En fait, le CN et le CP n'ont plus les responsabilités juridiques qui étaient les leurs autrefois. Ils n'ont plus à transporter des voyageurs, et ils ne devraient pas avoir le droit de réaliser des profits parce que les trains de VIA Rail empruntent leurs voies ferrées. Je pense qu'il est impensable et tout à fait condamnable qu'un cadre supérieur du ministère des Transports fasse de telles déclarations, car on devrait s'attendre de lui à un appui inconditionnel, à ce qu'il recommande au ministre qu'on augmente le financement de VIA Rail. Il ne s'agit pas d'une dépense, il s'agit d'un investissement, et nous verrons le retour sur cet investissement quand VIA Rail sera un succès, quand la société donnera en remboursement à la population canadienne un excellent service. Il y a plus d'une façon d'en obtenir pour son argent. Monsieur le président, je tenais à me décharger le cœur.

Je voudrais demander à M. Roberts où en sont les négociations du nouvel accord d'exploitation avec le CN et le CP? Est-ce que ça avance? Le gouvernement vous appuie-t-il dans vos négociations avec ces deux sociétés de chemins de fer?

[Text]

• 1025

Mr. J. F. Roberts: To begin with, the government is giving us support with our negotiations with the railways. There are two aspects. We signed an agreement that really continued the existing agreement to the end of the year. One of the reasons for that was that we required more time to negotiate the agreement. Secondly, our agreements with Transport Canada, with the Minister of Transport, start on January 1 and go to December 31. Previously we had several agreements and they started and finished at varying times during the year. So we have extended the existing agreement to the end of the year. One stipulation we made for the extension of that agreement to the end of the year was the possibility of putting on additional trains at R-6313; and we got that. We also need that in the new agreement.

I think we are going to have a very difficult time in these negotiations, because as I said the last time I was here, Mr. Chairman, we require a fixed unit-price contract. We cannot end up with \$10 million, \$15 million, and \$20 million surprises at the end of the year. You cannot plan and do that.

One of the difficulties, of course, as I have said before, is that the existing agreement does not have any incentives to improve productivity on the railways' side.

An hon. Member: In fact there are disincentives.

Mr. J. F. Roberts: Yes, there are disincentives. And in 1980, 64.7 per cent of our costs were railway costs. So to answer your question directly, Mr. Benjamin, we have some difficult negotiations ahead of us, and we hope and pray we will be able to reach a satisfactory agreement by December 31.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to turn to these LRCs, which are going on stream, I think it is starting in August, is it not?

Mr. J. F. Roberts: They will be going into service this fall—in September.

Mr. Benjamin: In September. Mr. Roberts, two or three years ago—I do not remember the exact date—you assured me in the committee that of those ten sets, three would go into western Canada and two into the Maritimes. A little while ago I picked up the newspaper and read that all ten are going to be in the Quebec-Windsor corridor. I appreciate your problems with equipment and getting the damn stuff rebuilt—all that junk you were forced to pay \$80 million for the railroads; you should have got it for a dollar a car—and I appreciate the problems you have with refurbishing and remodelling and rebuilding that equipment and having enough on hand to meet your needs. But I would like to know the justification for all ten of those sets—and I appreciate you have to do a lot more in the corridor, because that is where the highest density of population and traffic is, but we need improved services in the Atlantic region and in the west as well. If you are attempting to do this by way of making it so impressive in central Canada that you can persuade the government to loan you funds for an additional ten sets of LRCs, fine; it might work, if that is your

[Translation]

M. J. F. Roberts: Tout d'abord, le gouvernement nous appuie dans nos négociations avec les sociétés de chemins de fer. Il y a deux facettes à cette question. Nous avons signé un accord pour reconduire l'accord courant jusqu'à la fin de l'année. Nous avons fait cela parce qu'il nous fallait plus de temps pour négocier un nouvel accord. Deuxièmement, nos accords avec Transports Canada, avec le ministre des Transports, vont du 1^{er} janvier au 31 décembre. Auparavant, nous avions plusieurs accords qui commençaient et se terminaient à diverses époques de l'année. Nous avons reconduit l'accord actuel jusqu'à la fin de l'année pour uniformiser tout cela. D'autre part, nous avons reconduit cet accord jusqu'à la fin de l'année, car on envisageait la possibilité d'ajouter des trains supplémentaires en vertu du R-6313. C'est fait désormais. Le nouvel accord reprendra cette entente.

Les négociations qui s'amorcent ne seront pas faciles car, comme je l'ai dit la dernière fois, monsieur le président, nous voulons un contrat fixe fondé sur un prix unitaire. Nous ne pouvons pas faire face à des surprises de 10 millions, 15 millions et 20 millions de dollars à la fin de l'année. Nous ne pouvons pas faire de planification ainsi.

Une des difficultés, bien entendu, comme je l'ai déjà dit, provient du fait que l'accord actuel ne contient pas, pour les sociétés de chemins de fer, de stimulation à l'amélioration de la productivité.

Une voix: En fait, au contraire, l'accord les décourage.

M. J. F. Roberts: En effet. En 1980, 64.7 p. cent de nos coûts étaient des coûts ferroviaires. Je réponds donc directement à votre question, monsieur Benjamin. Les négociations qui s'amorcent sont difficiles, et nous espérons de tout cœur que nous pourrions obtenir un accord d'ici le 31 décembre.

Mr. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais passer au LRC. Le LRC sera lancé en août, si je ne m'abuse, n'est-ce pas?

M. J. F. Roberts: En fait, ce train entrera en service à l'automne, en septembre.

M. Benjamin: Soit. Monsieur Roberts, il y a deux ou trois ans, je ne me souviens pas exactement, vous avez dit aux membres du Comité que trois de ces dix trains desserviraient l'Ouest et deux les Maritimes. Il y a quelque temps, je lisais dans les journaux que les dix trains vont desservir le corridor Québec-Windsor. Je sais bien que vous avez des problèmes d'équipement et que pour réaménager l'équipement, vous avez dû verser 80 millions de dollars aux sociétés de chemins de fer. On aurait dû faire cela pour un prix forfaitaire. Je comprends les problèmes auxquels vous faites face pour ce qui est de la réparation et de la reconstruction de cet équipement. Il vous faut veiller à avoir assez d'équipement à votre disposition. J'aimerais que vous m'expliquiez pourquoi les dix trains desserviront le corridor Québec-Windsor. Je sais que c'est un corridor très affairé, car c'est là que se trouve la plus forte concentration de population et le trafic le plus intense. Il n'en demeure pas moins qu'il nous faut améliorer les services dans l'Atlantique et dans l'Ouest également. Peut-être essayez-vous d'impressionner le gouvernement et qu'en offrant un service

[Texte]

tactic. But I would appreciate knowing what is the reason for the change in plans. You are going to disappoint a lot of people, including me.

Mr. J. F. Roberts: I know, Mr. Benjamin, and we will be disappointing ourselves, too. But this is the situation as we see it at the present time.

• 1030

To answer your question in a more complete form, I am just drafting here, or I was drafting, a response to a telex that I received last night from the ministers of transport for New Brunswick, Nova Scotia and Prince Edward Island. It is the same question you have just posed.

I am saying some of the 10 LRC trains will be introduced into service, in the Quebec-Windsor corridor, this fall. If all goes well, all of the equipment will be in service in the corridor by the spring of 1982.

It was our firm intention to assign two train sets to service Saint John-Moncton-Halifax in 1982. I am not able to guarantee, now, that this will be the case, since conditions have changed considerably, because of many reasons, such as the marked increase in the price of gasoline and the prediction that prices will further increase due to possible changes in the national energy policy, the fact that the equipment in terms of market appeal will exceed all expectations and the fact that more people are returning to rail travel. We, now, believe people will flock to the LRCs and, once introduced in the corridor, we will have difficulty removing them. Even if we were able to remove the LRC from the corridor, there is also the fact that we now must live within an envelope system for rail passenger services, in Canada, and the best revenue cost ratios that can be earned by the LRC's is in the corridor. We may be obliged to continue the operation in the Quebec-Windsor corridor.

In 1977 the government was about to decide to buy three train sets of LRCs, but we were able to convince the government to buy 10 train sets. I think we made a big mistake in 1977; we should have ordered 20 train sets.

Mr. Benjamin: I told you that then.

Mr. J. F. Roberts: The answer to the problem is that we would require an additional 50 cars and 10 locomotives.

The cost of these is estimated at \$70 million and we do not see how these can be financed under the existing envelope.

In conclusion, because of the circumstances, we may have to defer the assignment of LRCs to the Maritimes until the next order of LRCs is received.

Mr. Benjamin: Does the same thing apply to western Canada?

Mr. J. F. Roberts: The same thing would apply to western Canada. And in western Canada, we have just completed—we

[Traduction]

spectaculaire dans le Canada central, il sera forcé de vous prêter suffisamment d'argent pour l'acquisition de dix trains LRC supplémentaires. Si c'est là votre tactique, chapeau. J'aimerais cependant savoir pourquoi vous avez modifié vos plans. Beaucoup de gens sont déçus, moi y compris.

M. J. F. Roberts: Monsieur Benjamin, nous sommes déçus nous-mêmes. C'est cependant ce que nous sommes forcés de faire pour l'instant.

Je vous donnerai, en guise de réponse, celle que je compte donner à un télex que j'ai reçu hier soir des ministres du Transport du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard. Ils m'ont posé la même question que vous.

Je leur réponds donc que les 10 trains LRC entreront en service entre Québec et Windsor cet automne. Si tout va bien, tout l'équipement sera en service dans ce corridor d'ici au printemps 1982.

Nous avons la ferme intention de réserver deux trains au service Saint-Jean-Moncton-Halifax en 1982. Je ne puis pas le promettre pour l'instant. De toute façon, étant donné que la situation a changé considérablement, étant donné que beaucoup d'autres facteurs sont intervenus, comme par exemple l'augmentation importante du prix du carburant et le fait qu'on s'attend à ce qu'il augmente encore davantage à cause de modifications possibles à la politique énergétique nationale, comme également le fait que l'équipement se révélera encore plus intéressant et le fait que beaucoup plus de gens reviendront au transport ferroviaire. Nous pensons que les gens accourront vers le LRC et, une fois que nous aurons mis cet équipement en service dans le corridor, nous aurons beaucoup de mal à l'en retirer. Même si nous pouvions retirer des LRC du corridor, il n'en demeure pas moins que nous devons nous accommoder du système d'enveloppes pour les services ferroviaires de voyageurs, au Canada, et les meilleurs rapports revenus-coûts nous pouvons les obtenir dans le corridor avec le LRC. Nous serons peut-être forcés de continuer l'exploitation des LRC dans le corridor Québec-Windsor.

En 1977, le gouvernement était sur le point de décider d'acheter trois LRC, mais nous avons réussi à le convaincre d'en acheter 10. Je pense que ce fut une erreur, car nous aurions dû, dès 1977, en commander 20.

M. Benjamin: Je vous l'avais bien dit à ce moment-là.

M. J. F. Roberts: Pour régler le problème, il nous faudrait 50 wagons et 10 locomotives supplémentaires.

On estime le coût de ces trains à \$70 millions et nous ne savons pas comment nous pourrions financer cet achat avec l'enveloppe actuelle.

En conclusion, étant donné les circonstances, il nous faut retarder l'affectation des LRC aux Maritimes jusqu'à ce que nous ayons reçu notre prochain arrivage de LRC.

M. Benjamin: Est-ce que cela est vrai également pour l'Ouest?

M. J. F. Roberts: En effet. Dans l'Ouest, nous venons tout juste d'obtenir les résultats préliminaires d'une étude qui porte

[Text]

have the preliminary results of the study that we did in the prairies, in the triangle really; Winnipeg, Edmonton, Calgary, and it certainly would appear as though there would be moderate attraction to a service, Winnipeg, Regina, Saskatoon, Edmonton, for intercity services.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, VIA Rail has been endeavouring to persuade the government to provide investment capital to develop a high-speed system in the corridor. It will cost about \$1 billion, according to the press. Is that being taken seriously by the government?

• 1035

Are they talking about building a third terminal at Malton for \$250 million and they are talking about putting STOL aircraft service out of Toronto, which is nonsense in my opinion. In light of what is occurring in the rest of the world in rail-passenger traffic, we should be investing more here. Does this look like it is being taken seriously by the government? Are the prospects for this kind of investment improving or are you still getting the same kind of attitude as the Director of Systems Planning at MOT had?

Mr. J. F. Roberts: Mr. Chairman, how can I start that?

There is no doubt that a lot of people in government believe we should have a corridor. Naturally, it is a large investment. We are speaking of a billion dollars, and these are 1978 dollars, for an intermediate speed system which would be 125 miles an hour/200 kilometres per hour. We are now operating revenue cost ratios in the order of 40 some odd per cent in the corridor with about 17 per cent of the market, the total market. We estimate that, with a high speed service, which would take us from Montreal to Ottawa in sixty minutes, and from Ottawa to Toronto in two hours and forty minutes, for a total elapsed time of three hours and forty minutes, with ten trains in each direction, we would be able to handle 55 per cent of the market between Montreal and Toronto.

One of the advantages of the line is that it would go very close to Mirabel. A secondary advantage of that line, of course, would be a connection east and west into Mirabel which could solve a number of problems with respect to transportation to and from Mirabel. Now, in fairness, we have not made a formal submission because, as you would know, on a project of that magnitude, a great deal of study is required. CIGGT at Kingston has published a study, "Alternatives to Air", and we are using some of the information that has been gathered in that study as an input to our own study of the project. But the development is going extremely well and, within the next couple of months, we should have some results.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on the LRCs again, just to show how penny-wise and pound-foolish the government is, there is the purchase of new equipment. The saving in operating costs allows you to recover the cost of that equipment in four or five years which is another reason why it is desperately urgent that new long distance train equipment and another 10 or 15 LRC sets should be on order. You need three years lead time before they are delivered.

[Translation]

sur les Prairies, sur le triangle Winnipeg-Edmonton-Calgary, et il semble qu'un service LRC Winnipeg-Regina-Saskatoon-Edmonton, intercity donc, attirerait passablement la clientèle.

M. Benjamin: Monsieur le président, VIA Rail a essayé de persuader le gouvernement d'avancer assez de capitaux pour mettre au point un réseau rapide dans le corridor. Cela coûtera environ \$1 milliard, à en croire les journaux. Est-ce que le gouvernement prend cette proposition au sérieux?

On envisage de construire une troisième aérogare à Malton au coût de 250 millions de dollars et d'instaurer un service ADAC à partir de Toronto, ce qui est absolument ridicule à mon avis. Étant donné ce qui se passe ailleurs dans le monde du point de vue des chemins de fer, on devrait songer à investir davantage dans le rail. Le gouvernement prend-il ces choses au sérieux? Est-ce qu'on envisage de faire ces investissements ou est-ce que vous vous butez toujours au même genre d'attitude que celle qu'adoptent les directeurs de la planification des systèmes au ministère des Transports?

M. J. F. Roberts: Monsieur le président, par où commencer?

Nul doute que beaucoup de gens au gouvernement estiment qu'il faut que ce corridor existe. Naturellement, il s'agit d'un investissement énorme. Il s'agit de milliards de dollars, en dollars de 1978, pour un réseau à vitesse intermédiaire de 125 milles à l'heure ou 200 kilomètres à l'heure. Dans le corridor, nous avons accaparé environ 17 p. 100 du marché, et nos rapports recettes—coûts sont de l'ordre de 40 p. 100. Nous pensons qu'avec un service rapide, qui permettra de couvrir la distance entre Montréal et Ottawa en 60 minutes, celle entre Ottawa et Toronto en 2 heures 40 minutes, pour un total de 3 heures 40 minutes entre Montréal et Toronto, avec dix trains dans chaque direction, nous pourrions accaparer 55 p. 100 du marché entre Montréal et Toronto.

Un autre avantage de ce parcours est le fait qu'il permettra d'amener les voyageurs très près de Mirabel. Un avantage secondaire serait, bien entendu, une correspondance est-ouest vers Mirabel qui résoudrait un certain nombre de problèmes en ce qui a trait à l'accès à Mirabel. En toute justice, nous n'avons pas fait de présentation officielle car, vous le savez, il s'agit là d'un projet d'envergure, et il faut beaucoup d'études de faisabilité. La firme CIGGT de Kingston a publié une étude, «Les solutions de rechange au transport aérien», dont nous utilisons certains renseignements pour notre propre étude. Tout progresse très bien et, d'ici quelques mois, nous aurons des résultats.

M. Benjamin: Monsieur le président, toujours au sujet des LRC, je voudrais vous démontrer que le gouvernement a fait des économies de bouts de chandelle avec l'achat de ce nouvel équipement. Les économies dans les coûts d'exploitation permettent de recouvrer le coût de l'équipement en 4 ou 5 ans, et c'est pourquoi il est extrêmement urgent de commander du nouvel équipement ferroviaire pour long parcours et dix ou quinze LRC. Il faut trois ans avant que l'équipement soit livré.

[Texte]

Mr. Chairman, I wanted to ask concerning some detail regarding traffic in and out of Ottawa and Montreal. At the time of the change of the time card, at the end of April, there was a switcher at Ottawa Station and it has been taken off. In view of the Voyageur bus strike, VIA Rail is now handling two and a half times as many people, in and out of Ottawa, as they were before the strike and I was just talking to an officer of the union on the telephone, before this meeting started, and he says it looks like it is going to be a lot longer yet.

• 1040

A few days ago train No. 39 had 600 people on it and it was an hour late. There were extra coaches at central station in Montreal and as a result other trains that had to use that equipment were subsequently late. Why would you remove a switcher at Ottawa? Why not keep spare coaches at the station in Montreal when you are hitting your busiest time of the year and add to that the fact that there is a bus strike. You have equipment waiting around for repairs; there are some cars with the seats torn out of them sitting on a siding up in Montreal. I do not understand why you are not making an extra effort to cope with this additional traffic that you are getting for summer plus the additional traffic you are getting as a result of the bus strike?

Mr. J. F. Roberts: Mr. Chairman, Mr. Benjamin, No. 39 is one of the last trains in the day from Montreal to Ottawa and Monday, of course, being at the end of a holiday weekend plus the bus strike meant that by the time No. 39 came around we had no more cars; there were no more cars available. What we had to do in Montreal is grab a car coming in on another train to add to train No. 39 and as a result it was an hour late with over 600 passengers on board.

In terms of the switcher at Ottawa, I am not aware of the circumstances there but we can certainly find out. What would that have done to No. 39 though?

Mr. Benjamin: I was lumping two problems together. One was the No. 39 one. The delays here, when there is no switcher on hand at the station at the time, is another problem, and I was phoned this morning and advised that the switcher is no longer at the Ottawa station. I cannot verify that but I will just leave it with you.

Mr. J. F. Roberts: I see.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I wanted to let Mr. Roberts know that there are some things that VIA Rail should be complimented on. I have been getting a lot of excellent comments about your VIA 1 experiment in the corridor from both business people and from the ordinary travelling public, grandmothers and so forth. They are very complimentary about it.

Also, everybody seems to be very happy that you have gone back to local phone numbers in central Canada. I hope you will do the same thing in the Atlantic and in western Canada because it just does not seem to be working out as well as you originally thought. I am informed that the local phone num-

[Traduction]

Monsieur le président, je voudrais aborder maintenant le trajet Ottawa-Montréal. Au moment où il y a eu changement d'horaire, à la fin du mois d'avril, il y avait un système d'aiguillage à la gare d'Ottawa, qui a été retiré depuis. À cause de la grève des autobus Voyageur, VIA Rail doit accommoder deux fois et demie plus de voyageurs, au départ et à destination d'Ottawa, qu'avant la grève. Je m'entretenais tout à l'heure au téléphone avec un responsable du syndicat qui m'a dit que d'après ce qu'il pouvait envisager, la grève se prolongerait.

Il y a quelques jours, le train n° 39 avec 600 voyageurs à bord, avait une heure de retard. Il y avait à la gare centrale de Montréal des wagons supplémentaires et, comme on s'en est servi, les autres trains qui devaient compter sur cet équipement-là étaient aussi en retard. Pourquoi avoir décidé de supprimer le mécanisme d'aiguillage à Ottawa? Pourquoi ne pas garder à la gare de Montréal des wagons supplémentaires, surtout quand on songe que nous entrons dans la haute saison et qu'il y a, par dessus le marché, une grève des autobus. Il y a de l'équipement qu'on n'a pas encore réparé. Il y a des wagons dont les sièges sont endommagés et qui attendent sur une voie d'évitement à Montréal. Je ne comprends pas pourquoi on ne fait pas un plus gros effort pour répondre à cette intensification de la demande, à cause de l'été, à cause de la grève des autobus?

M. J. F. Roberts: Monsieur le président, monsieur Benjamin, le train n° 39 est l'un des derniers à quitter Montréal vers Ottawa, et lundi, bien entendu, marquait le dernier jour d'un long weekend. À cela s'ajoute la grève des autobus. Au moment où le train n° 39 devait quitter Montréal, il n'y avait plus de wagons disponibles. Nous avons dû attendre qu'un autre train entre en gare pour former le train n° 39 c'est cela qui a retardé d'une heure 600 passagers.

Pour ce qui est du mécanisme d'aiguillage à Ottawa, je ne sais pas ce qui s'est passé, mais je veux me renseigner. Qu'est-ce que cela a à voir avec le train numéro 39?

M. Benjamin: J'ai réuni les deux problèmes. D'une part, le train n° 39. Les retards, quand on songe qu'il n'y a pas de système d'aiguillage ici, constituent un problème. On m'a téléphoné ce matin pour me signaler que le système d'aiguillage n'existait plus à la gare d'Ottawa. Je ne sais pas si ces renseignements sont justes et c'est pourquoi je m'enquiers auprès de vous.

M. J. F. Roberts: Je vois.

M. Benjamin: Monsieur le président, il y a cependant certaines choses qui méritent à VIA Rail certains compliments. J'ai entendu beaucoup de bien de votre expérience VIA 1 dans le corridor de la part d'hommes d'affaires comme de la part du grand public, des grand-mères, etc. Tout le monde s'est montré très élogieux.

En outre, on semble être ravi que vous ayez recours de nouveau aux numéros de téléphone locaux du Canada central. J'espère que vous en ferez autant pour l'Atlantique et l'Ouest, car les numéros de téléphone centralisés ne semblent pas fonctionner aussi bien qu'on l'avait cru. On me dit que les

[Text]

bers that have been reinstated in this part of Canada are being used a great deal and the employees feel that they can give more accurate and more up-to-date information directly to people that phone in. Mr. Chairman, there is . . .

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin, your time is over. Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman, Mr. Roberts.

I recall a story a very good friend of mine told me. He was at some conference dealing with transportation in the 2000s some years ago and the scenario from the people in transport was that there would be no train at all, freight or otherwise, so they may still be operating under that kind of illusion. I am not quite sure.

Mr. Benjamin: Yes . . .

Mr. McRae: That is the story.

I would like to start with the good news first because I do a fair amount of train travel. I like to ride in trains. It is a pleasant thing: There are no telephones ringing, and you have time to read. It was basically very sad to ride on the CP in the Supercontinental and the Canadian in the last few years that they were running. The whole place exuded decay and decadence, and the employees felt it: it is finished and son on. Now, I must say that the few times that I have gone from here to Thunder Bay in the last year and a half, I have been absolutely delighted with the difference in attitude. It is the same equipment but it has been refurbished and the meals are better. The whole thing is just all the difference in the world. I must say I have not been on that route for six months but one of my staff went up the other day and he just could not get over the difference, the way he was treated. As a matter of fact, he almost was over-treated. They kept asking, are you satisfied with the service and so on, so there is just all the difference in the world. As one of the people who believe that the only way we could have decent rail transportation service was to take it out of the hands of the two railways that did not want to run it, I think this has been a great success. Now, this is really without any basically new equipment, so we are certainly looking forward to the other part of it. I guess it bothers me a great deal that you are being treated this way by the two railways. I do not think there is any question, on this side anyway, and I think in the whole place, that we want this thing to work. We want it to work and we want there to be enough bucks up front, because there are a lot of reasons. It is not just a question of the old nostalgia about riding on a train. Let us get to the one point I would like to make. Because I am someone who has spent a lot of time on the energy side of things, it strikes me as totally wrong to have air traffic flying between Toronto, Montreal and Ottawa. It does not make sense. I am told that a DC-9 with optimum loading uses about 16,000 btu's for the first 100 miles and about 4,000 for a 1,600 mile trip. It is crazy. I gather the Queen's people are very much into this; have you looked at this side of it in terms of the efficiency of your new LRCs? I know that the trains you are running now are pretty heavy. They are built in a very different way. How have you looked at this particular aspect of the thing?

[Translation]

numéros de téléphone locaux sont fort utiles dans cette partie du pays et que les employés estiment qu'ils peuvent donner de meilleurs renseignements, mieux à jour, directement aux gens qui téléphonent. Monsieur le président, il y a . . .

Le vice-président: Merci, monsieur Benjamin. Votre temps est écoulé. Monsieur McRae.

M. McRae: Merci, monsieur le président.

Je me souviens d'une histoire que m'a racontée un de mes très bons amis. Il était à un congrès portant sur les transports en l'an 2000, il y a quelques années; les gens du ministère des Transports disaient qu'il n'y aurait plus, en l'an 2000, ni trains de marchandises, ni trains de voyageurs. Je me demande s'ils ne sont pas encore victimes de la même méprise.

M. Benjamin: En effet . . .

M. McRae: On ne sait jamais.

D'abord les bonnes nouvelles. Je voyage beaucoup en train, car j'aime cela. Je trouve le train agréable. Il n'y a pas de téléphone qui sonne et on a le temps de lire. Au cours des dernières années, c'était triste de monter à bord du Supercontinental du CP ou du Canadian du CN. On avait l'impression d'un train en décadence. Et même les employés avaient cette impression. Désormais, les quelques fois que je me suis rendu d'Ottawa à Thunder Bay en train, depuis 18 mois, j'ai pu constater à mon grand ravissement une différence d'attitude énorme. C'est le même équipement, mais il a été retapé et les repas sont meilleurs. Cela fait toute la différence. Il y a six mois que je n'ai pas fait ce parcours en train, mais tout récemment, un de mes employés, lui, l'a fait. Il n'en revenait pas. Il n'en revenait pas de la façon dont il a été traité; en fait, il a dit qu'il avait été même trop bien traité. Il m'a raconté que les préposés n'arrêtaient pas de lui demander s'il était satisfait du service, etc. Il a pu constater une différence énorme. Je suis de l'avis de ceux qui pensent que la seule façon d'avoir un transport ferroviaire acceptable est de le retirer d'entre les mains des sociétés de chemins de fer qui n'en voulaient pas de toute façon, et par conséquent je pense que c'est un succès. En fait, la réussite a été obtenue sans l'acquisition de nouveau matériel, et on peut imaginer ce que ce sera quand l'équipement sera rénové. Je trouve inconcevable que les deux sociétés de chemins de fer vous traitent ainsi. Au sein de notre parti, partout du reste à la Chambre, nous vous souhaitons les meilleures choses. Nous voulons que cette entreprise soit couronnée de succès et nous voulons que vous ayez tous les moyens financiers nécessaires. Ce n'est pas une question sentimentale, pas du tout. J'en arrive à ce que je tente de prouver. Étant donné que j'ai consacré beaucoup d'énergie à cette question, je trouve qu'il est tout à fait déplacé de maintenir une liaison aérienne entre Toronto, Montréal et Ottawa. C'est insensé. On me dit qu'un DC-9, avec le maximum de passagers à son bord, utilise environ 16,000 BTU pour les premiers 100 milles et 4,000 BTU pour un voyage de 1,600 milles. C'est ridicule. Je sais qu'à Toronto, à Queen's Park, on s'intéresse beaucoup à cette question. Avez-vous comparé l'efficacité de vos LRC pour ce trajet-là? Je sais que les trains que vous exploitez actuellement sont assez lourds. Ils sont construits d'une façon différente. Avez-vous étudié toute cette question?

[Texte]

• 1045

Mr. J. F. Roberts: It is a very difficult area, as you know Mr. McRae.

Mr. McRae: Nobody has done much in it. Certainly the Minister of Transport is not interested. That is one of the things I have observed over many years.

Mr. J. F. Roberts: There is no doubt that depending on who does the study, and there are biases that can get into it, of course, but basically depending on the assumptions you make, bus and rail are the most energy-efficient vehicles we have in the transportation system. I do not think anybody will dispute that. In some conditions the bus could be a little better, depending on the route involved. You can put the train in an optimal position and have it several times better than bus, but if you take it on average, in our transportation system, the most energy efficient vehicles are in rail and the bus. Air Canada, CP Air, will say that there is no doubt that on short distances the jet is extremely expensive. We have been getting away with it so far because of the price of fuel, but we can see that all our regional carriers are looking for longer and longer routes because those are the ones that are more profitable. The shorter ones are not profitable. The break-off point appears to be something in the order of 400 miles, and the airplane is an extremely attractive vehicle over about 400 miles. CP Air would even go to 500 miles. The real area for rail is somewhere between 100 and 400 miles. We believe that with the LRC you may be able to push that to 500, but you are extending yourself. The bus is a short-haul vehicle; you know, zero to a couple of hundred miles. So the path we have been pursuing is this: we have said: look, the last statistics we have, for 1979, show that on the road system in Canada we are now spending \$5.5 billion. Our revenues from all sources that can be attributable to the road system are something in the order of \$3 billion. So, our direct subsidy from general taxes for 1979 was \$2.5 billion and that is on a sunk-cost basis, it is not on a going-concern basis. Since it is government money, it is sunk money and there is no recognition of depreciation or cost of money or any of this. At one time, 92 per cent of all our travel in Canada under 500 miles was done by private automobile. So, it is extremely important in the scheme of things. But, if you look at the other side of it, under 500 miles, only 8 per cent was in the public transportation system, where we have the most energy efficient vehicles.

• 1050

Our approach has been an intermodal approach. We said, Look, we cannot run rail everywhere, so you cannot have a rail system as such. But, if you combine air and rail and bus and try to develop an intermodal system in Canada, to make that transportation system much more attractive to the individual Canadian and the visitor, then there is a chance that perhaps some of the automobiles would stay in the garages for some inter-cities travel. So, this is the approach that we have been taking.

Our RESERVIA system is an intermodal reservation system. We are trying to establish not railway stations, but intermodal terminals. We are having all kinds of difficulties, of

[Traduction]

M. J. F. Roberts: Comme vous le savez, monsieur McRae, c'est une question épineuse.

M. McRae: Personne n'a beaucoup réfléchi à cette question. Le ministre des Transports ne s'y intéresse pas et c'est une chose que j'ai pu constater au cours des années.

M. J. F. Roberts: Tout dépend de l'angle sous lequel les études sont faites. Il y a des préjugés qui, parfois, nuancent les hypothèses que l'on pose. L'autobus et le rail sont les moyens de transport les plus rentables du point de vue énergétique. Personne ne conteste cela. Dans certaines circonstances, l'autobus dépasse un peu le rail, suivant le trajet. Parfois, le rail, dans des conditions optimums, dépasse de beaucoup l'autobus. En moyenne, dans notre système de transport, les véhicules les plus rentables sont les trains et les autobus. Air Canada et CP Air reconnaîtront que pour les courtes distances, les jets coûtent très cher. Jusqu'à présent, le prix du carburant nous permettait de maintenir les parcours courts, mais on constate de plus en plus que les transporteurs régionaux recherchent les parcours de plus en plus longs parce que ce sont ceux qui sont les plus rentables. Les parcours courts ne le sont pas. Il semble que la limite se situe vers 400 milles et que l'avion est extrêmement intéressant pour les parcours de plus de 400 milles. CP Air prétend que ce sont les parcours de 500 milles qui constituent la limite. Pour le rail, la distance optimum se situe entre 100 et 400 milles. Nous pensons que le LRC permettra de repousser cette limite à 500 milles. C'est peut-être un peu exagéré. L'autobus est idéal jusqu'à deux ou trois cents milles. Nous avons donc adopté l'attitude suivante. Les statistiques que nous avons pour l'année 1979 démontrent que le réseau routier canadien occasionne des dépenses d'environ 5.5 milliards de dollars. Nos revenus de toutes sources attribuables au réseau routier s'élèvent à environ 3 milliards de dollars. Aussi, notre subvention directe en impôts généraux s'élevait-elle en 1979 à 2.5 milliards de dollars et il s'agit d'un coût fixe. Étant donné qu'il s'agit des deniers publics, il n'est pas question de dépréciation ou de coût de l'argent, par exemple. Autrefois, 92 p. 100 de tous les voyages de moins de 500 milles au Canada se faisaient par véhicules particuliers. C'est donc extrêmement important dans le contexte. Mais si vous envisagez l'autre côté, les voyages de moins de 500 milles ne représentaient que 8 p. 100 du réseau de transport public qui utilise les véhicules les plus économiques.

Nous avons choisi un système intermédiaire. Nous ne pouvons en effet avoir des chemins de fer partout, n'est pas possible. Mais si l'on combine l'avion, le chemin de fer et l'autobus pour essayer de mettre sur pied un réseau mixte au Canada qui soit beaucoup plus attrayant pour les Canadiens et les visiteurs, on peut espérer que certaines automobiles resteront au garage pour certains voyages interurbains. C'est le système que nous avons choisi.

Notre système RESERVIA est un système de réservations mixtes. Nous essayons de construire non pas des gares de chemins de fer, mais des gares mixtes. Cela pose évidemment

[Text]

course, with some of the bus companies that are fearful of that particular approach. They are saying, All right, then, since we have a partial monopoly now, we may as well continue in that monopoly rather than take a chance and be part of a total public transportation system, and that is part of our problem right now.

I did not want to get into specific numbers, Mr. McRae, because that is very thin ice, depending on the assumptions you make. But that is our approach.

Mr. McRae: I do not think there is any question that that is absolutely desirable, in the sense that we are spending a lot of money, for instance, on a CHIP program and this kind of thing to get people to get away from oil; it is desirable that we woo people away from using the private automobile. It is obvious to me, since I got on a bus this morning, that what makes it possible for me to use a bus is that there is one coming every 15 minutes. If there is only one bus every hour, or the schedule is all off, then I do not want to stand there and wait. It seems to me the better we develop it the more we are going to get away from this particular thing, and the public will be much better off financially and in every other way.

I want to go on to another area, but before I do I would really like to stress this point. It took me something like five years to find out that ratio of 16,000 Btu's capacity per mile for 100 miles. I could not get it from the Ministry of Transport; they did not know it, or they did not want to know it. It was an attitude they had developed over the years towards air, that this was the only thing we were interested in. I am not sure it has changed very much but . . .

Now, I would like to go on to this real financial concern you feel, because there are a couple of questions that I would like to ask. I will ask them and then I will give you the chance to answer them. You say that you are not allowed to verify. That strikes me as being a very, very poor system, if that is the case—what rail costs should be. It seems to me that if you were not buying that service from the railways, there would be a very great loss in their own revenues. There must be a lot of unused capacity that you are buying up. Now, there may be some points where they have to add to provide you with that service, but in a lot of cases there must be an awful lot of unused capacity. So, this would be another factor.

• 1055

You may not want to answer this because it is a policy matter, but you are the president of the company, so you could. A lot of us, on this side anyway, feel very strongly that Mr. Lang was very wrong—we fought it at the time—in setting the CN approach to the whole transportation system—you have to make a profit. I remember voting against the Air Canada bill, the only time I guess I voted against the bill, simply because he would not allow the statement “service to the Canadian public” to be in that bill. I do not object to the fact of its being run on a businesslike basis but Air Canada was set up on the basis that the only thing that was in the criteria was a businesslike basis.

[Translation]

des tas de difficultés avec certaines compagnies d'autobus qui craignent ce genre de concurrence. Elles déclarent qu'étant donné qu'elles ont un monopole partiel à l'heure actuelle, elles ne voient pas pourquoi elles ne le conserveraient pas en acceptant de faire partie d'un réseau de transport public global. C'est une partie du problème que nous rencontrons actuellement.

Je ne voulais pas vous donner des chiffres précis, monsieur McRae, car c'est assez délicat, tout dépend des suppositions faites. En tout cas, c'est là notre démarche.

M. McRae: Je crois qu'il ne fait aucun doute que c'est absolument souhaitable étant donné que nous dépensons beaucoup dans un programme comme CHIP et ce genre de choses pour économiser du pétrole. Il est nécessaire que nous incitions les gens à moins utiliser les automobiles particulières. Il est évident, étant donné que j'ai pris l'autobus ce matin, que ce qui me permet de prendre l'autobus est que j'en ai un tous les quarts d'heure. S'il n'y en a que toutes les heures, ou si l'horaire ne convient pas du tout, je ne voudrais certainement pas attendre là indéfiniment. Je crois que meilleurs seront les réseaux, plus nous aurons de clients et plus le public en bénéficiera financièrement et à beaucoup d'autres égards.

Je passerai à un autre sujet, mais avant je voudrais insister sur le point qu'il m'a fallu quelque chose comme cinq ans pour trouver ce rapport de 16,000 Btu le mille pour 100 milles. Le ministère des Transports ne le connaissait pas ou ne voulait pas me le donner. Il avait un préjugé favorable au transport aérien, c'est tout ce qui l'intéressait. Je ne sais pas si cela a tellement changé, mais . . .

J'aimerais maintenant passer à ce véritable problème financier. Je poserai d'abord mes deux questions. Vous dites que vous n'avez pas le droit de vérifier. Je trouve que c'est très dommage, car vous devriez pouvoir vérifier le coût des transports par chemin de fer. Il me semble que si vous n'achetiez pas de services aux chemins de fer, leurs recettes diminueraient considérablement. Vous achetez donc probablement beaucoup d'espace inutilisé. Peut-être doivent-ils ajouter certaines choses pour vous offrir ces services, mais dans bien des cas, il doit y avoir beaucoup de possibilités inutilisées. Ce serait donc un autre facteur.

Peut-être ne voulez-vous pas répondre à cela, car c'est une question d'ordre politique, monsieur, mais vous êtes président de la compagnie, et je pense que rien ne vous en empêche. Beaucoup d'entre nous, de ce côté en tout cas, sont convaincus que M. Lang s'était bien trompé lorsqu'il a mis sur pied, malgré nos protestations, le système CN selon lequel il fallait réaliser des bénéfices. J'avais voté contre la Loi sur Air Canada, et c'est je crois la seule fois que j'ai voté contre, tout simplement parce qu'il ne voulait pas qu'il soit question de «service au public canadien». Je ne vois aucune objection à ce qu'on gère cette société comme une entreprise, mais Air Canada a été créé sur une base purement commerciale.

[Texte]

As far as I am concerned, your business is to provide service to the Canadian public. That is your number one business—to provide service to the Canadian public in the best way you can, and it is not to make a profit. I am sure that is the feeling on this side almost totally. We have talked about it many, many times, and there may be a few people who disagree with me, but I think that this is generally the feeling.

It seems to me that that propulsion, that drive to make CN a profitable operation, probably may be one of the reasons why they are so stingy and so tight with you, and why they are using every method to increase their revenues.

So I give you those three points and that will be my contribution for the morning.

Mr. J. F. Roberts: Mr. Chairman, on those three points. The first one was the fact that we cannot verify bills. Under R-6313, the costing order, the only people who can really verify are the Canadian Transport Commission and the Minister of Transport. Therefore, VIA does not have the power to do that. Presumably the reason is because the railways do not want us to know what the costs are.

The second one is . . .

Mr. McRae: I did not want to ask you more questions, but I wish you would suggest before we get into the second one what we should do about it, because it strikes me that at least you should be able to say: "Look, we do not think that is right. We think this is right," and make your case. If you could come to us and say: "Look, we know damned well that they only cost so much. Our figures show they only cost so much." Then we would have something we could go on. To me that is something that we should change, that we should give you some power at least to . . . Every business has to have some idea of what its costs are and how those costs are arrived at. It seems to me that you will be walking around with your hands tied behind your back if this continues.

Mr. J. F. Roberts: What happens is that we cannot stabilize it. We cannot look at last year and say now that because the cost was so much last year, and assuming that that is the cost, that this year with inflation and with some productivity gains—well, perhaps we can guess at what it should be. But the problem is that the conditions keep changing, the environment keeps changing. Under R-6313 an extremely complex set of calculations is involved, including considerable regression. You start off with a dollar of labour but then what you have to do is in many cases distribute that dollar of labour among a whole series of businesses that the railways are in, including the passenger business. There are a whole series of overheads—there are direct overheads and there are other overheads that apply to all the businesses, and it is an extremely complicated route. The way they got around it in the United States was by enshrining the costs that the railways could charge Amtrak in the legislation, and maybe eventually that is the way we will have to go. There is no doubt that various things are required if we are going to operate a first-class rail passenger service in Canada. One of them certainly is that

[Traduction]

Pour moi, il s'agit pour vous d'offrir un service au public canadien. Ce doit être votre priorité vu que vous devez le faire du mieux que vous le pouvez, et l'essentiel n'est pas de réaliser des bénéfices. Je crois que nous sommes presque tous entièrement d'accord là-dessus de notre côté. On en a déjà parlé très souvent et peut-être que certaines personnes ne sont pas d'accord avec moi, mais c'est en général le sentiment par ici.

Il me semble que cette idée de rendre le CN rentable est peut-être l'une des raisons pour lesquelles cette compagnie est tellement pingre, et pourquoi elle use de n'importe quelle méthode pour accroître ses recettes.

Je limiterai ma contribution de ce matin à ces trois points.

M. J. F. Roberts: Monsieur le président, le député a d'abord dit que nous ne pouvions vérifier les factures. Aux termes de R:6313, l'ordonnance sur les coûts, les seuls qui peuvent véritablement vérifier sont la Commission canadienne des transports et le ministre des Transports. Ainsi VIA n'a-t-elle pas le pouvoir de le faire. La raison en est probablement que les chemins de fer ne veulent pas que nous connaissions les coûts.

Deuxièmement . . .

M. McRae: Je ne voulais pas vous poser d'autres questions, mais j'aimerais qu'avant que vous ne passiez au deuxième point, vous nous suggériez quelque chose à faire à ce sujet, car j'ai l'impression que vous pourriez dire: «Nous jugeons que ceci ne va pas, mais que par contre cela va bien» et présenter vos arguments. Si vous veniez nous déclarer: «Nous savons parfaitement bien que cela ne coûte que tant. Nos chiffres nous montrent que c'est tout ce que cela coûte», nous aurions alors quelque chose sur quoi nous fonder. Je crois que c'est quelque chose en effet que nous devrions changer, que nous devrions au moins vous donner quelques pouvoirs pour . . . N'importe quelle entreprise doit avoir une idée de ce que sont ses coûts et de ce qui les constitue. Il me semble que si les choses continuent ainsi, vous allez poursuivre votre chemin les mains liées.

M. J. F. Roberts: Le fait est que nous ne pouvons les stabiliser. Nous ne pouvons reprendre les chiffres de l'année dernière et supposer qu'avec l'inflation et certaines améliorations de la productivité, on pourrait obtenir tels ou tels résultats. Or, les circonstances changent toujours, l'environnement change. En vertu de R:6313, les calculs pertinents sont extrêmement complexes et très régressifs. On commence par un dollar de main-d'œuvre, mais ensuite pour bien des cas, il vous faut distribuer ce dollar entre toute une série d'entreprises auxquelles participent les chemins de fer, notamment le transport des voyageurs. Il y a tout un éventail de frais généraux, des frais généraux directs et d'autres qui s'appliquent à toutes les autres entreprises, si bien que tout le calcul est extrêmement compliqué. Aux États-Unis, ils s'en sont sortis en précisant dans la loi les coûts que pouvaient recouvrir les chemins de fer auprès d'Amtrak. C'est peut-être ce qu'il nous faudra faire aussi. Il ne fait aucun doute que si l'on veut offrir un service voyageur de première classe par chemin de fer, il y aura plusieurs choses à faire au Canada. Notamment donner aux trains de voyageurs priorité sur les trains de marchandises.

[Text]

passenger trains must have right-of-way over freight trains. I do not know how you can do that unless you enshrine that in legislation. There are a number of things, such as that, that possibly can be dealt with only through the legislative process.

• 1100

Mr. McRae: I am sorry to break into the question, but I think it is too important to let go. Do you feel, as president of a Crown corporation, that you would be going beyond your limits by presenting to us some kind of draft of the kinds of changes you think should be made?

Mr. J. F. Roberts: We are dealing with the Minister of Transport, and . . .

Mr. McRae: Present it to the minister, but publicize it.

Mr. J. F. Roberts: There has been some work going on in that area, but it is on the back burner right now.

Mr. McRae: I see. I will let you go on to the next one now.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, a point of order . . .

The Vice-Chairman: Yes, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: . . . by way of point of information. I stand to be corrected, but I think the fourth report of this committee was unanimously adopted, and unanimously adopted by the House of Commons, that Canadian Pacific and Canadian National be required to disclose their unit costs to VIA Rail for their new operating agreement. Whether the government has done anything on that or not, I do not know, but I would hope, since it was unanimously adopted by this committee and the whole House of Commons, that the minister will do something about that in the course of these current negotiations.

The Vice-Chairman: Mr. Hees.

Mr. Hees: Mr. Roberts, I am glad to meet you. I have been in this business quite a while as you perhaps know, but it is the first time that I have met you.

I am speaking from the point of view of somebody who uses your system twice every weekend; I travel from here to Cobourg and back again every weekend, so I have a pretty good idea of what I am talking about, I hope. I would like to congratulate you and VIA Rail on the improved service that you have brought in. I have experienced it, I have seen it, it has resulted, as you have said, in an increase in passenger service by 41 per cent and you have deserved it. Your steward service, your meal service, the general service on the trains is excellent. If you keep on going, you will keep on increasing the number of your passengers, because that is the way it is, as you and I know.

I think everyone here is all in favour—certainly I am, and I think we all are—of improving the service in the Quebec-Montreal-Toronto-Windsor corridor. That is fine. But what I am going to say today is a word on behalf of the people, not of just those four centres, but the corridor. In that corridor, there are as many people, or a lot more, than live in any of the cities

[Translation]

Je ne sais comment on pourrait le faire sinon par voie législative. Il y a probablement un certain nombre de choses semblables que l'on ne réussira à faire que de cette façon.

M. McRae: Désolé de vous interrompre, mais je crois que c'est trop important pour laisser passer. Jugez-vous, à titre de président d'une société d'État, que vous êtes en droit de nous présenter un genre d'avant-projet des changements qu'il faudrait apporter?

M. J. F. Roberts: Nous traitons avec le ministre des Transports et . . .

M. McRae: Enfin, de le présenter au ministre, mais d'en faire un document public.

M. J. F. Roberts: On a déjà fait quelque chose dans ce domaine, mais à l'heure actuelle cela n'est plus une priorité.

M. McRae: Je vois. Je vous laisse maintenant au point suivant.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'invoque le Règlement . . .

Le vice-président: Oui, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: . . . pour demander une précision. Qu'on me corrige si je me trompe, mais je crois que le quatrième rapport de notre Comité a été adopté à l'unanimité et a ensuite été adopté à l'unanimité par la Chambre des communes. Il demandait que le Canadien Pacifique et le Canadien National soient priés de dévoiler leurs coûts unitaires à VIA Rail dans le nouvel accord. Je ne sais pas si le gouvernement fait quoi que ce soit à ce sujet étant donné que cela a été adopté à l'unanimité par le Comité et par la Chambre des communes; j'espère au moins que le ministre fera le nécessaire au cours des négociations.

Le vice-président: Monsieur Hees.

M. Hees: Monsieur Roberts, je suis heureux de faire votre connaissance. Vous savez peut-être que je suis député depuis assez longtemps, mais c'est la première fois que je vous vois.

J'utilise votre réseau deux fois par fin de semaine; je fais l'aller-retour Ottawa-Cobourg chaque fin de semaine, si bien que je crois savoir ce dont je parle. Je veux vous féliciter, ainsi que VIA Rail, d'avoir amélioré vos services. Je l'ai constaté, j'en ai fait l'expérience et, comme vous l'avez dit, cela a provoqué une augmentation du service de voyageurs de 41 p. 100 et vous l'avez bien mérité. Le service à bord, les repas, les services en général dans vos trains sont excellents. Si vous continuez comme cela, vous aurez toujours plus de passagers, car vous savez que c'est comme cela que ça marche.

Tout le monde est ici favorable, en tout cas je le suis, à l'amélioration du service dans le couloir Québec-Montreal-Toronto-Windsor. C'est très bien. Mais je veux dire aujourd'hui quelques mots pour ceux qui ne sont pas dans ces quatre centres, mais bien le long de ce couloir. Cela représente autant de gens, beaucoup plus qu'il n'y en a dans beaucoup de villes

[Texte]

that I have mentioned. What I am afraid of is that in some way or other you have become hypnotized with the idea of improving service for Quebec City, Montreal, Ottawa, Toronto and Windsor, and that you are forgetting the people in between.

The reason why these people must not be forgotten is that the people in the big centres, as you know, Mr. Roberts, have, as has been very well pointed out here this morning, air service all the time, and it is very expensive air service as far as the country is concerned. The country pays billions of dollars into subsidies, and so on, and that is all very well. But the people in these corridors, the people in between, the people at the intermediate stops do not have air service. They either have bus service, or rail service, they do not have air service. They are Canadian taxpayers as well as everybody in the big cities, and they deserve an equal break. The way I read it now is that there is a tendency to overlook them.

• 1105

I know, I can see it every weekend, of the increase in traffic that has built up at these intermediate points. I get on at Cobourg, we stop sometimes at Trenton, Belleville, sometimes at Napanee, always at Kingston, Brockville, all the way up the line. I am a restless person, I do not like to sit for long periods, and I get out; I am a fresh-air guy and I like to get out and walk. I see the people getting on your trains, I see the people getting off your trains, and there are a lot of people who are using your trains from those intermediate points, Mr. Roberts, a great many of them, and the number is increasing steadily. I feel that you owe it to the people at these intermediate points to see to it that they get just as much of an improvement in service—I say “improvement”—and particularly to see that their service does not decrease. I am going to ask you specifically about the two trains that I use, because it seems to me that we are getting a decrease in service, whereas you are increasing and improving the service for the big cities that have the air traffic, that have everything now. It seems to me that we are going to get the short end of the stick.

Before I talk about the trains that I am particularly interested in, I want to support what Mr. Ellis has said about the importance of your doing away with the divisional point at Belleville. I serve that area also—Mr. Ellis serves most of it. My riding comes right to the western edge of Belleville, I have a couple of outlying areas of the City of Belleville, actually, they are just outside of it, to all intents and purposes. A great many of these people who serve on your railway live in my riding. I know them personally, and I know how they count on the employment and what it gives them. I think about people 150 are going to be affected when you cut out this divisional point Belleville has been a divisional point for well over 100 years, I think from the very beginning of railroading in that area along the Grand Trunk, CPR and Canadian Northern lines, all of which, as you know, ran—and still do, the two of them—very close together right down through there. This has been a very important divisional point, and just suddenly to snap it off like that and end the livelihood of these people who have worked their whole lives in railroading . . .

[Traduction]

que je viens de citer. J'ai un peu peur que d'une certaine façon vous vous soyez laissé hypnotiser par l'idée d'améliorer le service pour Québec, Montréal, Ottawa, Toronto et Windsor et qu'ainsi vous oubliiez les gens qui vivent entre ces villes.

Il ne faut pas les oublier, parce que ceux des grands centres, comme vous le savez, monsieur Roberts, disposent, comme on l'a très bien signalé ce matin, de services aériens très coûteux pour le pays. Le pays paie des milliards de dollars de subventions et c'est parfait, mais les gens qui habitent dans ce couloir, qui habitent entre ces grandes villes n'ont pas ce genre de services aériens. Ils ont soit l'autobus, soit le chemin de fer, mais pas l'avion. Ce sont des contribuables canadiens tout comme les autres qui habitent les grandes villes et ils doivent être traités de façon juste. J'ai l'impression qu'à l'heure actuelle on a tendance à les négliger.

Je sais, je le constate toutes les fins de semaines, le trafic a considérablement augmenté à ces gares intermédiaires. Je monte à Cobourg, on s'arrête quelquefois à Trenton, Belleville, quelquefois à Napanee, toujours à Kingston, Brockville, tout le long. Je suis impatient, je n'aime pas rester assis longtemps et je sors; j'aime le grand air et j'aime bien marcher. Je vois les gens qui montent dans vos trains, je vois ceux qui en descendent et je peux vous dire qu'ils sont nombreux à utiliser vos trains dans ces villes intermédiaires, monsieur Roberts, très nombreux et de plus en plus nombreux. Je crois que vous leur devez d'améliorer le service tout autant qu'aux autres, et quand je parle d'améliorer je veux surtout dire de ne pas le diminuer. Je vous interrogerai principalement sur les deux trains que j'utilise, car il me semble que le service diminue alors que vous augmentez et que vous améliorez le service des grandes villes qui disposent déjà des services aériens, qui ont déjà tout ce qu'elles veulent. Il me semble que nous allons être défavorisés.

Avant que je ne parle des trains, qui m'intéressent particulièrement, je voudrais confirmer ce que disait M. Ellis quant à l'élimination de cette division à Belleville. Je dessers également cette région même si c'est M. Ellis qui en a la plus grosse partie. Ma circonscription arrive juste à l'ouest de Belleville et j'ai quelques agglomérations voisines de Belleville, pratiquement en banlieue. Beaucoup des gens qui travaillent à votre chemin de fer vivent d'ailleurs dans ma circonscription. Je les connais personnellement et je sais qu'ils comptent sur ces emplois et ce que cela représente pour eux. Je sais qu'environ 150 personnes vont être touchées lorsque vous éliminerez cette division. Belleville joue ce rôle depuis bien plus de 100 ans, je crois d'ailleurs depuis le début des chemins de fer dans cette région avec le Grand Trunk, CPR et *Canadian Northern* qui, comme vous le savez, roulaient très proche les uns des autres jusque là. C'est donc une division très importante et l'éliminer comme cela subitement en retirant à tant de monde leur moyen de subsistance . . .

[Text]

I talked to a number of them last weekend, and they were in a desperate state of mind. As Mr. Turner knows very well, being in the business itself, you just do not suddenly turn off that particular kind of employment and find something else. It is a great disruption.

I would ask you, Mr. Roberts, if you could take the human side of the proposition into consideration and realize that these people have worked a long time for both railways in the area. It is their livelihood, it is their training, and their families depend on it. These people are desperate. I am telling you that when they talk to me they are highly edgy, as Mr. Turner can well imagine. There were, really, tears in their eyes as they gathered round me as I went back and forth over the last couple of weekends. It is a shocking thing for them.

I know that you are constricted by what you are supposed to do in the way of producing efficient transportation, and so on. However, I think any system that does not take into consideration the importance of people loses a very great deal. I think you are the kind of man, Mr. Roberts, who is a human person, and I would ask you to look into it carefully to see what can be done there. Mr. Ellis has made some very good suggestions. He is very familiar with the situation, more so than I am, although I am quite familiar with it. I would ask you to consider what he has suggested as an alternative, because I think it is very important.

Now, because my time is limited, I would like to ask you—again, this is right in line with what happens to us people, because my riding takes in the Town of Cobourg and we are the intermediate people, and I want to know what happens to us.

• 1110

Take my situation. I leave here—and I think you call it 45; I do not know the numbers. It leaves at 16 h 35 in the afternoon and arrives in Cobourg about 21 h 00; and I leave at Cobourg, coming back—I think it is 46—it leaves at 17 h 45 and it arrives in Ottawa at 22 h 15. Those are very important trains to me and to a great number of people who live in my area and live in the corridor between Toronto and Ottawa, because if those trains are not available, there will be an awful lot of people who are very, very greatly upset because they are going to have service denied to them; and again, unlike the people in the big cities, they do not have air service available to them. Could you give me some idea of what goes on there?

Mr. J. F. Roberts: Mr. Hees, I want to clarify one point. The people you are speaking of are Canadian National people; they are not Via people. The operating crews are not VIA people.

Mr. Hees: Technically, I do not know who they come under. They are people who pull your trains.

Mr. J. F. Roberts: Yes, I agree.

Mr. Hees: . . . and they think they are your people. Again, if I should talk to the head of the CNR, I would be glad to do it; but these people think they are working for you.

[Translation]

En fin de semaine, j'ai parlé à un certain nombre de ces personnes qui ont passé toute leur vie dans les chemins de fer, et elles sont absolument désespérées. Comme le sait très bien M. Turner qui connaît bien les chemins de fer, on ne peut ainsi supprimer soudainement ce genre d'emploi pour trouver autre chose. C'est un gros bouleversement.

Pourriez-vous envisager le côté humain de la chose et comprendre, monsieur Roberts, que ces gens travaillent depuis très longtemps aux chemins de fer dans cette région. C'est leur gagne-pain, c'est la formation qu'ils ont, leur familles en dépendent. Ils sont désespérés. Je peux vous dire qu'ils sont absolument à bout, et M. Turner peut bien l'imaginer. Ils avaient les larmes aux yeux quand ils m'entouraient ces deux dernières fins de semaines alors que j'arrivais ou repartais. Ils sont en état de choc.

Je sais que l'efficacité des transports vous limite quelque peu, mais je pense que tout système qui ne tient pas compte de l'importance des humains perd beaucoup. J'ai l'impression, monsieur Roberts, que vous êtes très humain et je vous demande donc d'analyser soigneusement la situation pour voir ce que l'on peut faire. M. Ellis a proposé certaines suggestions excellentes. Il connaît très bien la situation, mieux que moi même, et je crois être pas mal au courant aussi. Je vous demanderai donc de réfléchir à ce qu'il a proposé comme solution de rechange, car j'estime cela très important.

Maintenant, étant donné que je n'ai pas beaucoup de temps, je voudrais vous demander . . . et c'est exactement ce qui nous arrive à nous, car ma circonscription englobe la ville de Cobourg et que nous sommes donc entre deux grandes villes; qu'est-ce qui nous arrive?

Prenez mon cas, par exemple. Je pars d'ici sur le 45, disions—j'ignore de quel numéro il s'agit. Le départ est à 16 h 35 et l'arrivée à Cobourg à 21 h 00; pour le retour, le départ de Cobourg se fait sur le 46, je crois, à 17 h 45 et l'arrivée à Ottawa est à 22 h 15. Pour moi, ces trains sont très importants et ainsi que pour beaucoup de gens qui habitent dans ma région et dans l'axe Toronto-Ottawa; car, si ces trains-là ne sont pas disponibles, beaucoup de gens seront désorganisés faute de service; et contrairement aux gens des grandes villes, ils n'ont pas accès à un service aérien. Pourriez-vous me dire un peu ce qui se passe?

M. J. F. Roberts: Monsieur Hees, il y a une chose que je tiens à préciser. Ceux dont vous parlez ce sont les gens du CN et non de VIA. Ce ne sont pas les équipes de VIA qui s'occupent de ce secteur.

M. Hees: J'ignore de qui ils relèvent précisément, ce sont les gens qui font marcher vos trains.

M. J. F. Roberts: En effet, je suis d'accord.

M. Hees: Et ils pensent qu'ils relèvent de vous. Si je dois m'adresser à la direction du CN, je le ferai avec joie, mais ces gens pensent qu'ils travaillent pour vous.

[*Texte*]

Mr. J. F. Roberts: All the negotiations, since they are Canadian National people, are going on between Canadian National and the union representatives of the people.

Mr. Hees: I see. So the doing away with Belleville as a divisional point is CNR, not VIA?

Mr. J. F. Roberts: That is right.

Mr. Hees: It has nothing to do with VIA?

Mr. J. F. Roberts: And they are not doing it completely. As far as VIA is concerned, the reason it comes up is we have two additional trains going on.

Mr. Hees: Two additional trains; but Mr. Roberts, here again, you are getting right down to people. Sure, I know what the head of the CNR is going to say to me, because having been in the business myself, I know how these things go. I know perfectly well I am going to get a nice letter back: Mr. Hees, we agree with you completely, it is a great shame—and I can just see the tear stains on the letter—I am heart-broken, but Mr. Roberts of VIA Rail has given us a new schedule and our people just have to operate according to the schedule, and if it were not for Mr. Roberts we would not do it—and I can see where he has dried the tear spots and I will appreciate the pathos of the letter. So I can see I am going to be a badminton bird, batted back and forth over your net.

Mr. J. F. Roberts: I did not mean to do that, Mr. Hees; honestly, I did not mean to do that. All I am saying is that we will put on two additional trains, and what Canadian National have told us is that because some trains started running through Brockville and Belleville several years ago, there are certain trains where crews change and there are other trains where crews do not change. So it turns out, apparently, that Canadian National has special agreements for just about every train on that subdivision. So now with two additional trains going on, all those agreements would have to be revamped, you see. What is happening now is Canadian National is saying because there may be other changes in train services as we develop the passenger system, now is the time to bite the bullet...

Mr. Hees: It is a pretty tough bullet to bite, for the little people.

Mr. J. F. Roberts: ... and make the changes that are required. Not everybody is changing, but a number of people will be affected.

Mr. Hees: A hell of a lot will be.

Mr. J. F. Roberts: Yes, quite a few people.

Mr. Hees: Okay.

Again—and this is the kind of thing that bothers me, Mr. Roberts—I am told, as you keep saying, the reason you have to do these things and cut down, as I see it—I am going to be interested to hear what happens to the two trains I am interested in and know something about—is that all of this has to take place because you are putting on additional trains to please Quebec, Montreal, Toronto, Windsor, and I guess perhaps Ottawa. I do not know how Ottawa fits into the thing. But it is the big cities. They have all of this air traffic available to them, air passenger service, and if we are going to be cut out and given the excuse—But, Mr. Hees, we have to do it because

[*Traduction*]

M. J. F. Roberts: Puisqu'ils relèvent du CN, toutes les négociations devront se faire entre le CN et leurs représentants syndicaux.

M. Hees: Je vois. Donc le fait d'éliminer l'aiguillage de Belleville relève du CN et non de VIA?

M. J. F. Roberts: En effet.

M. Hees: Cela n'a rien à voir avec VIA?

M. J. F. Roberts: Ce ne sera pas une fermeture totale. En ce qui concerne Via, la question a été soulevée, car nous ajoutons deux trains additionnels.

M. Hees: Deux trains additionnels, mais M. Roberts, encore une fois, vous vous attaquez directement aux gens. Bien sûr, je connais déjà la réponse de la direction du CN ayant déjà travaillé dans ce domaine; je sais comment cela fonctionne. Je sais très bien que je recevrai une très belle lettre disant: «Monsieur Hees, nous sommes d'accord avec vous, c'est une honte—je veux voir les taches des larmes sur la note—je suis vraiment peiné mais M. Roberts de VIA Rail nous a donné un nouvel horaire et nos gens doivent le respecter, et n'eut été de M. Roberts, nous ne l'aurions pas fait», on peut voir où il a effacé les taches de larmes et j'apprécierai tout le pathétique de cette lettre. Donc, je serai une balle que vous vous renverrez l'un et l'autre.

M. J. F. Roberts: Honnêtement, monsieur Hees, ce n'est pas ce que je voulais faire. Tout ce que je dis, c'est que nous ajouterons deux autres trains et que le CN nous a dit que depuis que les trains ont commencé à transiter par Brockville et Belleville, il y a de nombreuses années, il y a certains trains dont les équipes changent et d'autres dont les équipes ne changent pas. Il semble, apparemment, que le CN ait des ententes spéciales pour presque chaque train de cette division. Alors vous voyez avec ces deux nouveaux trains il faudrait revoir toutes ces ententes. Le raisonnement du CN c'est qu'étant donné qu'il y aura d'autres changements à apporter au service au fur et à mesure que nous développons le réseau voyageur, c'est maintenant le moment de s'attaquer au problème...

M. Hees: Pour les petites gens, c'est très difficile à envoler.

M. J. F. Roberts: ... et d'apporter les changements nécessaires. Un certain nombre de personnes seront touchées, mais pas toutes.

M. Hees: Beaucoup seront touchés.

M. J. F. Roberts: En effet, pas mal de gens.

M. Hees: Très bien.

Encore une fois, voilà le genre de choses qui me préoccupe, monsieur Roberts: comme vous le dites on apportera ces changements à cause des coupures, on ajoute ces deux trains pour plaire à Québec, Montréal, Toronto, Windsor et peut-être Ottawa. Alors, je suis intéressé de savoir ce qui va se passer. Je ne sais pas ce qu'il faut penser au sujet d'Ottawa, mais je sais ce qui en est des grandes villes. Elles bénéficient du transport aérien, et pourtant, on nous donne des excuses, on me dit: «Monsieur Hees, nous devons prendre nos dispositions, étant donné qu'il faut avoir des trains plus directs entre les grandes villes. Cela me met en colère, et à juste titre, car mes électeurs

[Text]

we are putting on more direct trains between the big cities—I am going to get wild, because my people, quite rightly, will get wild. They are Canadian taxpayers. I just hope you can assure me, on the two trains I am going to specifically ask you about, that there is going to be no diminution of service, because if there is, I am going to be very, very annoyed. Here you have got the people and the intermediate corridors are going to be sloughed down so that the people in the big cities can get a little faster service when they have it already available to them through the air.

• 1115

Therefore, could we get down to train 45—if that is the number—the one that leaves Ottawa at 4.35 and gets to Cobourg at 9. What is going to happen in future on that train?

Mr. J. F. Roberts: Train 45 will no longer stop at Cobourg.

Mr. Hees: Oh, God, no!

Mr. J. F. Roberts: But, train 45 will stop at Kingston. The Cobourg people will get off train 45 at Kingston and take new train 55 and go to Cobourg.

Mr. Hees: How long a delay will there be at Kingston to get that train?

Mr. J. F. Roberts: You will arrive in Cobourg nine minutes later than you now arrive.

Mr. Hees: What kind of a train is it? A dayliner or what?

Mr. J. F. Roberts: No, it would be a conventional train.

Mr. Hees: Conventional train, but there will not be a chair car on it?

Mr. J. F. Roberts: I do not believe there is a chair car on train 55. That would mean between Kingston and Cobourg, there would not be a chair car, I do not believe.

Mr. Hees: Once again, I would say to you this: people who go from Ottawa to Cobourg, they pay for a chair car to go to Cobourg and they have to get out of that chair car, move their stuff—I have done it in the old days on the morning train—it is quite a chore to move over, get out and if it is raining, particularly and so on, with your luggage—and then get on to equipment that is inferior to what you have been on.

Therefore, what we in Cobourg are going to get is inferior service to please the big cities. That is what it comes down to, Mr. Roberts; to please the big cities. This upsets me very much, indeed.

Mr. J. F. Roberts: Well, Mr. Hees, what we are trying to do is to have a maximum input on the market. We cannot stop all trains everywhere.

Mr. Hees: No, that is right.

Mr. J. F. Roberts: And that is part of our problem.

Mr. Hees: Yes.

Mr. J. F. Roberts: The more places you stop at, of course—If the train is intended as a through train, that train happens to serve two major centres of population, then what we have to do is to modify it so we can get that. Right now, we have six hours and fifteen minutes between Ottawa and Toronto. We

[Translation]

sont aussi des contribuables. J'espère que pour les deux lignes dont je vais vous parler, vous allez m'assurer qu'il n'y aura aucune diminution de service, car cela me mettrait très en colère. Les corridors intermédiaires seront éliminés, pour que les gens des grandes villes aient un service quelque peu accéléré, alors qu'ils en ont déjà un qui est assez rapide.

J'aimerais donc passer au train 45, si je me trompe pas de numéro, celui qui quitte Ottawa à 4 h 35 pour arriver à Cobourg à 9 heures. Quelle va être la situation à l'avenir?

M. J. F. Roberts: Le train 45 ne s'arrêtera plus à Cobourg.

M. Hees: Pardon!

M. J. F. Roberts: Le train 45 s'arrêtera à Kingston. Les voyageurs à destination de Cobourg changeront de train à Kingston et prendront le nouveau train 55.

M. Hees: Combien de temps faudra-t-il attendre à Kingston?

M. J. F. Roberts: Le train arrivera à Cobourg neuf minutes plus tard qu'à l'heure actuelle.

M. Hees: De quel genre de train s'agira-t-il?

M. J. F. Roberts: D'un train conventionnel.

M. Hees: D'un train conventionnel, sans voiture à banquettes individuelles?

M. J. F. Roberts: Je ne crois pas que ce genre de voiture fasse partie du train 55. Entre Kingston et Cobourg, je ne crois pas qu'il y aurait de voiture à banquettes individuelles.

M. Hees: Les voyageurs qui vont d'Ottawa à Cobourg payent pour une voiture à banquettes individuelles jusqu'à Cobourg, et pourtant, ils doivent changer de train avec leurs bagages, comme je le faisais auparavant, et je puis vous dire que c'est un gros inconvénient quand il pleut ou quand le temps est mauvais. Ces voyageurs passent d'un train confortable à un train moins confortable.

Ce que nous allons donc avoir à Cobourg, ce sera un service inférieur à celui que l'on peut avoir si l'on va dans les grandes villes. En fait, c'est à cela que l'on veut en venir. On a un service inférieur pour plaire aux grandes villes, et cela me dérange beaucoup.

M. J. F. Roberts: Monsieur Hees, ce que nous essayons de faire, c'est de desservir le maximum d'endroits, mais nous ne pouvons arrêter tous les trains partout.

M. Hees: Non, c'est bien vrai.

M. J. F. Roberts: Et c'est là un de nos problèmes.

M. Hees: Oui.

M. J. F. Roberts: Plus le train arrête... Dans le cas des trains directs, ils desservent deux centres importants. Il faut donc modifier l'horaire en conséquence. A l'heure actuelle, il faut six heures et 15 minutes entre Ottawa et Toronto, et c'est la raison pour laquelle nous n'avons pas la part du marché que

[Texte]

are not getting the share of market that we should be getting. What we are doing is we are putting on a new train so that the Cobourgs and the Belleville still have the service, although I agree with you that it is not quite as good as it was before, but we have done an awful lot for Cobourg—I am talking about VIA Rail—since we started, because westbound there is 651 at 08 h 30 in the morning; there is 43 at 14 h 05; there is 65, which would be at 16 h 34; there is 55 at 21 h 09 and 59—that is a morning train . . .

Mr. Hees: Okay.

Mr. J. F. Roberts: A lot of people use that to commute to Toronto.

Mr. Hees: Okay, okay.

Mr. J. F. Roberts: And then eastward there is one, two, three, four, five trains a day in each direction.

Mr. Hees: Now, thank you very much, because my time is getting limited.

What about Train 46? When does that stop at Cobourg on the way down?

Mr. J. F. Roberts: Train 46, would be 17 h 45.

• 1120

Mr. Hees: Number 46 is not going to stop . . .

Mr. J. F. Roberts: . . . and that stop is eliminated.

Mr. Hees: Yes, okay. Well, is there going to be no train to take the place of that?

Mr. J. F. Roberts: Yes, train 56 . . .

Mr. Hees: And stop at Cobourg when?

Mr. J. F. Roberts: . . . which would be 17 h 49.

Mr. Hees: That is four minutes later.

Mr. J. F. Roberts: Four minutes later.

Mr. Hees: Well, that is okay.

Mr. J. F. Roberts: Again, that means the Kingston transfer.

Mr. Hees: We make the transfer at Kingston and get on a . . .

Mr. J. F. Roberts: On 46 again. All it is doing is trying to save time on number 45 and number 46.

Mr. Hees: Yes, I see.

Mr. J. F. Roberts: See what I mean? So you go back on the train you are travelling on . . .

Mr. Hees: Well, again . . .

Mr. J. F. Roberts: . . . at Kingston.

Mr. Hees: . . . I know there is nothing that can be done about it. All I say is that it really . . . With the number of people in that corridor, as I see it, if you are going to serve better the Quebec-Montreal area on that corridor, I would say it means serving the people in the corridor just as well as they were served before, or improved, and you are not. You are going to decrease their service.

Mr. J. F. Roberts: Well, we are not . . .

Mr. Hees: But on the kind of equipment that you have on and the fact that they have to make changes. Those people in

[Traduction]

nous devrions avoir. Nous mettons en circulation un nouveau train, ce qui permet aux régions de Cobourg et de Belleville d'être encore desservies par le train, même si le service n'est pas aussi bon que ce qu'il était précédemment. Cependant, VIA Rail a fait beaucoup pour Cobourg depuis le début. En direction ouest, il y a le train 651, à 8 h 30 du matin, le train 43, à 14 h 05, le train 65, à 16 h 34, le numéro 55, à 21 h 09, et le 59, un train du matin.

M. Hees: D'accord.

M. J. F. Roberts: Beaucoup d'habitants de Cobourg vont à Toronto à bord de ce train.

M. Hees: D'accord, d'accord!

M. J. F. Roberts: Vers l'est, il y a cinq trains par jour.

M. Hees: Je vous remercie, je n'ai pas beaucoup de temps.

Qu'en est-il du train numéro 46? Quand s'arrête-t-il à Cobourg?

M. J. F. Roberts: A 17 h 45.

M. Hees: Le numéro 46 ne sera pas retiré . . .

M. J. F. Roberts: . . . et cela sera éliminé.

M. Hees: D'accord. Est-ce qu'il n'y aura pas un autre train pour le remplacer?

M. J. F. Roberts: Oui, le train numéro 56.

M. Hees: Il arrêtera à Cobourg?

M. J. F. Roberts: . . . à 17 h 49.

M. Hees: Quatre minutes plus tard, alors.

M. J. F. Roberts: C'est cela.

M. Hees: Très bien.

M. J. F. Roberts: Cela signifie qu'il y aura correspondance à Kingston.

M. Hees: Nous ferons la correspondance à Kingston et . . .

M. J. F. Roberts: Et ensuite, ce sera le numéro 46. Nous essayons de gagner du temps pour les trains 45 et 46.

M. Hees: Je vois.

M. J. F. Roberts: Vous comprenez ce que je veux dire alors, on remonte dans le train à bord duquel on voyageait . . .

M. Hees: De nouveau . . .

M. J. F. Roberts: . . . à Kingston.

M. Hees: . . . je sais que vous n'y pouvez rien. Je veux dire que vraiment . . . Il y a une quantité énorme de voyageurs dans ce corridor. A mon avis, si vous choisissez de mieux desservir Québec-Montréal, dans ce corridor, il faudrait que vous desserviez les gens du corridor tout aussi bien, ou mieux qu'auparavant, et vous ne le ferez pas. Le service sera de moins bonne qualité.

M. J. F. Roberts: Nous n'allons pas . . .

M. Hees: Je dis cela à cause de l'équipement qui est en service et qui a besoin d'être rénové. Les gens de ces corridors

[Text]

the corridors, they are Canadian taxpayers. There it is, and it really quite burns me up that it is all being done to placate the big cities who already have the aircraft available to them and...

Mr. J. F. Roberts: I am sorry, Mr. Hees, Mr. Chairman, but we are not going to have fewer trains through Cobourg.

Mr. Hees: No.

Mr. J. F. Roberts: There will still be the same number of stops westward and...

Mr. Hees: That is right. I know...

Mr. J. F. Roberts:... eastward. I agree with you...

Mr. Hees:... but it is inferior equipment.

Mr. J. F. Roberts:... in that particular...

Mr. Hees: And changes.

Mr. J. F. Roberts: In those two trains...

Mr. Hees: That is right.

Mr. J. F. Roberts:... I agree with you.

Mr. Hees: Okay. All I say is...

Mr. J. F. Roberts: I agree with you.

Mr. Hees:... I know we are going to have the trains but it means we have to make the changes and if it is snowing and it is raining and you stand on the platform, it is inconvenient...

Mr. J. F. Roberts: Right.

Mr. Hees:... and we are doing it all to please the people in the big cities. Now if I could put in just one more humane plea. This has gone on and on and on. There is some damn fool regulation. It started with CNR and it has been carried on, and you can get on those trains... It particularly happens as you are changing from spring into summer and from summer into fall. Sometimes you get on those trains and it just... It may be 80 degrees outside and it is 80 degrees or 86 degrees inside, and you say to the conductor, Could you please turn on the air conditioning? Oh, he says, I am sorry, Mr. Hees, but the rule is we do not turn on the air conditioning until May 15 or some Goddamn fool date. And exactly the same thing happens in the fall. You can get in the train when it is icy cold outside and wet, and you get inside and the place is like a refrigerator. Would you please turn up the heat? I am sorry, but we cannot turn up the heat until October 21, because that is the rule.

Now, could you not have your stationmaster go out of his office and feel the air and look at the thermometer and say, It is a little colder than normal; we will turn on the heat today. And just do it on a daily basis, or at that time of year, because to be told flatly by your conductors and people—and they have to do it—I am sorry, the stuff is locked up; we cannot do it; we are not allowed to do it. And your passengers sit and stream sweat or else shiver for no damn reason. Now would you please personally see that this sort of thing is done? It costs you nothing. It...

Mr. J. F. Roberts: Mr. Hees, one of the disadvantages of operating DC-3s in 1981, I am afraid to say...

[Translation]

sont des contribuables canadiens. Ce qui me renverse, c'est que l'on va encore nantir les grandes villes, qui disposent de liaisons aériennes et...

M. J. F. Roberts: Excusez-moi, monsieur Hees. Il n'y aura pas moins de trains vers Cobourg.

M. Hees: C'est un fait.

M. J. F. Roberts: Il y aura le même nombre d'arrêts en direction de l'ouest...

M. Hees: C'est un fait. Je sais...

M. J. F. Roberts:... et en direction de l'est. Je suis d'accord avec vous...

M. Hees:... mais l'équipement ne sera pas d'aussi bonne qualité.

M. J. F. Roberts:... à cet égard...

M. Hees: Que faites-vous des changements?

M. J. F. Roberts: Dans ces deux trains...

M. Hees: Je sais.

M. J. F. Roberts:... je suis d'accord avec vous.

M. Hees: D'accord. Je prétends cependant...

M. J. F. Roberts: Je suis d'accord avec vous.

M. Hees:... qu'il y aura quand même des trains, mais cela signifie qu'il nous faut faire des modifications, et s'il neige, s'il pleut, il faudra attendre sur le quai, ce qui est ennuyeux...

M. J. F. Roberts: Je sais.

M. Hees:... et vous faites cela pour faire plaisir aux gens des grandes villes. Je voudrais faire une autre revendication. Il y a longtemps que cela dure. Il existe un règlement complètement ridicule. C'est le CN qui l'a émis et vous l'avez repris, et on peut monter à bord de ces trains... Cela est particulièrement aigu au moment où on passe du printemps à l'été et de l'été à l'automne. Parfois, on monte à bord des trains et il est juste... Il se peut qu'il fasse 80 degrés dehors, et à l'intérieur du train, il fait 80 ou 86 degrés. Si on en avis le conducteur et qu'on lui demande de mettre l'air climatisé, il vous répond: je suis désolé, monsieur Hees, mais on ne peut pas mettre l'air climatisé avant le 15 mai. La même chose se reproduit à l'inverse à l'automne. Il fait très froid dehors, et dans le train, c'est comme dans un réfrigérateur. On demande de mettre le chauffage, et on nous répond qu'on est désolé, mais que le chauffage ne peut être mis avant le 21 octobre, parce que c'est le règlement.

Est-ce que le chef de gare ne pourrait pas lui-même consulter le thermomètre et, se rendant compte qu'il fait plus froid que d'habitude, décider de mettre le chauffage. On pourrait faire cela tous les jours, dans l'entre-saison, car c'est absolument ridicule de s'entendre dire par le conducteur que les contrôles sont sous clé. Ou encore qu'ils n'y peuvent rien, qu'ils n'ont pas la permission de régler la température. Les voyageurs, entre-temps, suent ou grelottent, selon la saison. Pourriez-vous vous occuper de cette question? Cela ne vous coûte-t-il rien.

M. J. F. Roberts: MOnsieur Hees, c'est là un des inconvénients de se servir de DC-3 en 1981. Je suis désolé...

[Texte]

Mr. Hees: DC . . .

Mr. J. F. Roberts: DC-3s. The equivalent of Air Canada . . .

Mr. Hees: Yes.

Mr. J. F. Roberts: . . . operating DC-3s in 1981.

Mr. Hees: Yes.

Mr. J. F. Roberts: That is the equipment you are speaking of and meeting . . .

Mr. Hees: But these guys say that they could switch it over if they . . .

Mr. J. F. Roberts: I am sorry. I am sorry but they cannot, Mr. Hees. What happens is that it must be done at a shop because of the amount of work involved. So in the spring you have warm days and you have cold days. Therefore, you have to take an appropriate time to change from heat to cooling, and in the fall, from cooling to heat. It is not a matter of just switching over a switch. It has to be a conversion from winter to summer and summer to winter, and that is part of our problem.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Roberts.

Mr. McRae: Mr. Chairman, I have a very short point of order. I know I took a lot of time in the last session. I wonder if Mr. Roberts could give me a written answer to the two questions that were left unanswered and perhaps these could be appended to the . . . There were three questions and there were two of them that you did not get answered. We ran out of time, and I think you have a note on them. If not, you . . .

The Vice-Chairman: That was your question. It is no problem to annex that.

• 1125

Mr. J.F. Roberts: We answered the first question. Mr. McRae: Yes, but the second and third you did not.

Mr. McRae: Yes, but the second and third you did not.

Mr. J. F. Roberts: All right. The third question I know was profit.

Mr. McRae: Yes, and the first question was verification, the second was unused capacity and the third one had to do with profit. We did not get answers to the last two. I do not want to ask you to do it now but I will just ask you to do it in writing and then it can be appended. Thank you.

Mr. J. F. Roberts: Excellent.

The Vice-Chairman: Thank you very much. Mr. Bujold.

M. Bujold: Merci, monsieur le président.

Monsieur Roberts, si vous n'y voyez pas d'objection, on pourrait passer à la langue de Molière.

J'ai regardé votre document ce matin. Vous dites que depuis 1976, vous avez eu 40 p. 100 d'augmentation dans le transport par train. Est-ce que votre compagnie fait des projections? Êtes-vous capables de prévoir pour les cinq prochaines années? Est-ce qu'il va encore y avoir une augmentation, à cause surtout de ce que M. McRae et les autres mentionnaient tout à l'heure, c'est-à-dire le problème de l'énergie, et est-ce que les

[Traduction]

M. Hees: Des DC . . .

M. J. F. Roberts: Des DC-3. Je veux dire que nos trains équivalent à des DC-3 d'Air Canada . . .

M. Hees: Je vois.

M. J. F. Roberts: . . . dont on se servirait en 1981.

M. Hees: Je comprends.

M. J. F. Roberts: Ce sont les trains dont vous parlez et . . .

M. Hees: Les préposés nous disent cependant que s'ils avaient la permission, ils pourraient tourner les manettes . . .

M. J. F. Roberts: Excusez-moi. Ils ne peuvent pas, monsieur Hees. Il faut mettre mécanisme en branle en atelier, et cela exige tout un travail. Au printemps, il y a des jours chauds et des jours froids. Par conséquent, il faut du temps pour passer du dispositif de chauffage au dispositif de rafraîchissement, et à l'automne, l'inverse est vrai. Il ne s'agit pas, toutefois, d'actionner simplement une manette. Il faut tout un travail pour passer de l'hiver à l'été et de l'été à l'hiver. Cela fait partie de nos problèmes.

Le vice-président: Merci, monsieur Roberts.

M. McRae: Merci, monsieur le président. J'invoque le Règlement. Je sais que j'ai pris beaucoup de temps tout à l'heure. Je me demande si M. Roberts pourrait me donner une réponse écrite aux deux questions auxquelles il n'a pas répondu. On pourrait peut-être annexer ces réponses au compte rendu. J'ai posé trois questions, et il n'a pas répondu à deux d'entre elles. Mon temps était écoulé, et je pense qu'il en a pris note. S'il n'en a pas pris note . . .

Le vice-président: Il n'y a pas de problème, car ces réponses pourront être consignées au compte rendu.

M. J. F. Roberts: Nous avons répondu à la première question.

M. McRae: Oui, mais pas à la deuxième et à la troisième.

M. J. F. Roberts: La troisième concernait les bénéfices.

M. McRae: Oui, la première portait sur la vérification, et la deuxième, sur la capacité inutilisée. Vous n'avez pas répondu aux deux dernières. Je me contenterai d'une réponse par écrit qui pourra être jointe en annexe. Je vous remercie.

M. J. F. Roberts: Très bien.

Le vice-président: Merci. Monsieur Bujold.

Mr. Bujold: Thank you, Mr. Chairman.

If you do not mind, Mr. Roberts, let us change to the language of Molière.

In this morning's statement, you say that there has been a 40 per cent increase in the occupancy rate since 1976. Has the company been able to make any projections for the next five years? Will there continue to be an increase because of the factors mentioned by Mr. McRae and others, namely, energy costs and a greater tendency to make use of public transit?

[Text]

gens vont possiblement devoir se tourner de plus en plus vers le transport en commun?

M. J. F. Roberts: Merci, monsieur le président. Oui, monsieur Bujold, on peut faire des projections. Cela dépend naturellement des suppositions qu'on fait sur l'économie, sur le prix de l'énergie, le prix de l'essence et sur les changements qu'on va apporter aux services. Si on se dit qu'on va avoir du matériel roulant neuf de 1981 pour remplacer du matériel de 1954-1955, les projections seront pas mal différentes, naturellement. Alors, on peut faire les projections; cela dépend des critères dont on se sert pour faire ces suppositions.

De la manière dont on voit cela à l'heure actuelle, avec les services qu'on donne et les services qu'on améliore, on croit que l'achalandage va augmenter à peu près au même rythme que depuis 1976. Ce serait à peu près 8 p. 100, *compounded* par année.

M. Bujold: Merci. Dans le même ordre d'idées, ces augmentations dont vous parlez ont été constatées depuis que VIA Rail a acquis ce qui restait de CN et de CP.

M. J. F. Roberts: C'est cela.

M. Bujold: Cette augmentation-là a été faite avec du vieux équipement que vous avez seulement rénové et tenté d'améliorer. Est-ce que cette augmentation-là serait due uniquement au changement de mentalité que vous avez pu créer dans cette nouvelle compagnie ou si elle est également due à d'autres raisons? Pourquoi les gens sont-ils revenus au train? Est-ce parce que vous avez amélioré le service ou est-ce le fait du hasard?

M. J. F. Roberts: Il y a bien des facteurs. L'un des facteurs, monsieur le président, c'est l'augmentation du coût de l'essence; cela y fait pour beaucoup. L'autre c'est qu'on a essayé, chez VIA, de dire à nos gens qu'il y avait de l'avenir dans les services ferroviaires; cela n'allait pas disparaître le mois suivant ou l'année suivante ou dans cinq ans. Ce que nous avons essayé de faire, c'est d'instaurer de la confiance dans le système. Nous avons fait beaucoup de formation; on dépense plus du côté formation que du côté de la promotion des services. C'est tout cela et c'est un fait qu'on a eu du succès. Avant 1976, c'était des réductions, des coupures, un service qui se détériorait d'année en année et tout le monde le voyait.

• 1130

Alors, c'est tout cela, malgré qu'on est obligé de faire des choses... Dans certaines parties du territoire, on a réduit réellement le service. La Gaspésie est un point. Nous avions un train de Montréal jusqu'à Gaspé. Maintenant, il y a un transfert. Il y a bien des gens qui n'aiment pas cela, c'est sûr et certain, mais cela a été fait après étude par la Commission canadienne des transports. Si nous regardons le total, tous les services sur la rive sud et les Maritimes, la Commission canadienne des transports a recommandé que nous fassions cela. Alors, nous l'avons fait. Malgré tout cela, nous avons des augmentations substantielles; on a mis le Saint-Laurent entre Montréal et Mont-Joli et cela a aidé à la cause, sans aucun doute, dans des parties de la rive sud.

[Translation]

Mr. J. F. Roberts: Thank you, Mr. Chairman. Yes, Mr. Bujold, we can make projections. They depend, of course, on the assumptions we make about the economy, the cost of energy and gas and the changes to be made to our service. If we want to replace our 1954-55 rolling stock with new rolling stock in 1981, this will mean a big difference in our projections. We can, of course, make forecasts but they vary according to the criteria set at the outset.

As we now see it, with the present services being offered and the expected improvements, the occupancy rate should continue to rise at about the same rate as during the period starting in 1976. That would be approximately 8 per cent, compounded, per annum.

Mr. Bujold: Thank you. The increases you refer to have occurred since VIA Rail took over the CN and CP passenger services, have they?

Mr. J. F. Roberts: Yes.

Mr. Bujold: And it has been achieved with old stock which you have modernized and attempted to improve. Is this increased patronage due solely to the changing public attitude that you have been able to bring about or are there other reasons, why are people returning to train travel, is it because of improved service or is it just a hazard?

Mr. J. F. Roberts: There are many factors involved, an important one being the higher cost of gas. We have also tried to make our personnel in VIA aware of the fact that the rail passenger service does have a future and will not be disappearing a year or five years from now. We have endeavoured to instil some confidence in the system. We have done lots of training and have invested more money in this than in the promotion of the service. All these factors have contributed to our success. Before 1976 there was one series of reductions and cuts after another, a service which deteriorated from year to year and this was obvious to everyone.

There has been a change for the better, even though this may not be true for some parts of the country. The Gaspé peninsula is an example. We used to have a train from Montreal to Gaspé but now passengers must change trains. Lots of people dislike this but our decision was taken after the Canadian Transport Commission examined the whole matter and, taking into account the total picture, that is the service offered on the south shore and in the Maritime Provinces, and made such a recommendation which we implemented. In spite of this, we have substantial increases; the Saint-Laurent was put into service between Montreal and Mont-Joli and I think that this was undoubtedly of use to parts of the south shore.

[Texte]

Je ne sais pas si cela répond à votre question, mais c'est l'approche que nous avons prise.

M. Bujold: C'est évident, lorsque vous parlez de la région de l'Est du Québec ou des Maritimes, qu'il y a beaucoup d'ouvrage à faire là-dessus. C'est ce qui m'amènerait à poser une question reliée à cela pour revenir ensuite au premier sujet. Le nouvel équipement que vous allez recevoir, allez-vous être capable de distribuer ce que vous avez à l'heure actuelle dans votre corridor Québec-Montréal qui, pour nous qui voyageons plus loin, est de l'équipement supérieur à ce que nous possédons... Est-ce que vous allez être capable de l'envoyer sur ces voies, dans un premier temps?

Dans un deuxième temps, est-ce que vous avez été capable de calculer à VIA Rail le montant que cela coûte pour transporter un passager par mille comparativement aux autres transporteurs en commun? Est-ce que vous avez cela chez vous? Deuxièmement, comment se fait-il, si vous avez eu 40 p. 100 d'augmentation pour les trains de passagers, que le déficit de VIA augmente continuellement?

M. J. F. Roberts: Monsieur le président, il y a bien des questions. Plusieurs questions.

Le vice-président: Plusieurs problèmes.

M. J. F. Roberts: Le LRC, à court terme, c'est non. Cela va être entre Québec, dans le corridor.

M. Bujold: Mais on ne demande pas cela non plus.

M. J. F. Roberts: Naturellement, les ratios de revenus-coûts sont beaucoup plus élevés là que partout ailleurs.

Le transport par mille, si on regarde le revenu total par voyageur-mille, en 1980, est de 8.037c. du mille. On avait un ratio de revenus-dépenses d'à peu près .3c. Alors, si nous prenons tous les revenus, les coûts seraient à peu près 3 fois plus *grosso modo*, 24 ou 25 cents. Cela inclut tous les revenus, incluant les revenus sur les trains. Si on prend le revenu du transport seulement, ce serait 5.8c. Alors, on multiplie ça par à peu près 3 et 1/3... ça serait 15, 17... à peu près 18c. du voyageur au mille. Le déficit de VIA Rail augmente tout le temps. C'est très simple! On a à peu près trois fois le montant en dépenses que l'on a en revenus..., à peu près. On va dire 30c. de revenus pour \$1 de dépenses. Alors, l'inflation, côté des dépenses plus les charges additionnelles des chemins de fer, cela fait que les dépenses augmentent bien plus vite que les revenus.

• 1135

Si on compare VIA Rail avec les autres modes de transport, ceux-ci ne paient pas l'infrastructure, l'entretien de l'infrastructure et l'administration de l'infrastructure. Si on prend les compagnies d'autobus entre autres, là en 1979, on a dit tout à l'heure que les gouvernements ont dépensé à peu près 5.5 milliards avec des revenus d'à peu près 3 milliards... Alors, il y avait une perte que l'on a payée en tant qu'individus taxables, de à peu près 2.5 milliards en 1979. Et cela, ça ne paraît pas dans les livres du transporteur. Dans nos livres, tout apparaît.

M. Bujold: Je pense, monsieur le président, que M. Roberts a touché un point extrêmement important. Et j'espère que les

[Traduction]

I do not know whether this answers your question but such is the approach we have taken.

Mr. Bujold: It is obvious, when you speak of the eastern part of Quebec or the Maritime Provinces, that there is a great deal of work to be done. In this connection I would like to know whether you will be distributing the equipment now in use in the Montreal-Quebec corridor, soon to be replaced by new rolling stock, but nonetheless superior to the passenger cars on other lines?

Secondly, have you calculated the cost per passenger mile for VIA Rail in comparison to other common carriers? Has work been done on this? Also, in view of the 40 per cent increase in the occupancy rate of your passenger trains, how do you explain the fact that the VIA deficit is constantly growing?

Mr. J. F. Roberts: Mr. Chairman, this raises many questions.

The Vice-Chairman: And many problems.

Mr. J. F. Roberts: The answer concerning the LRC, in the short-term at least, is no. It will be limited to the corridor.

Mr. Bujold: But that is not what we are asking for.

Mr. J. F. Roberts: Of course, the cost-revenue ratios are much higher in this corridor than anywhere else.

As for the passenger mile costs, our passenger mile revenue for 1980 is 8.037 cents. And our revenue expenditure ratio is approximately .3. If we take all our revenue into account, costs would be approximately three times higher, roughly speaking 24 or 25 cents. This includes all train revenue. If we just take the transportation revenue, it would come to 5.8 cents. If we multiply that by about 3 and 1/3... that would be about 15, 17... about 18 cents per passenger mile. VIA Rail's deficit is constantly increasing. It is quite simple! Our expenditures are about three times our revenues... more or less. Let us say 30 cents in revenues for each dollar in expenditures. Given the inflation on the expenditure side plus the additional charges from the railways, expenditures increase much more rapidly than revenues.

If we compare VIA Rail with other means of transportation, we see that the other means do not pay for the infrastructure, the upkeep of the infrastructure, or the administration of the infrastructure. Let us take the bus companies, for instance; it was said earlier that in 1979 governments spent about \$5.5 billion with revenues of about \$3 billion... So in 1979, taxpayers paid for a loss of about \$2.5 billion. And that does not show up in the carriers' books. In our books, everything shows up.

Mr. Bujold: Mr. Chairman, I think that Mr. Roberts has touched on an extremely important point. And I hope that the

[Text]

gens au ministère des Transports pourront lire ce que vous dites. Et c'est la bataille qu'on a à faire. C'est que VIA Rail doit absorber des coûts que les autres compagnies de transport en commun n'absorbent pas. Et malheureusement, on ne fait pas la distinction.

Ceci m'amène à discuter avec vous du fameux problème de la relation avec le Canadien National. Lorsque vous parlez des montants phénoménaux que vous êtes obligés de payer au Canadien National... Je vous ai entendu dire que vous espérez être capables de négocier et de renégocier avec eux des contrats que vous allez pouvoir signer d'ici le 31 décembre de cette année. Je lisais dans le Rapport annuel du Canadien National de 1980 que leurs plus grands revenus, au cours de cette année, proviennent de VIA Rail. Et il y a deux semaines, j'ai comparu devant la Commission canadienne des transports, dans notre région, et j'ai posé des questions au CN. Ils m'ont répondu des choses aberrantes. J'ai de la misère à concevoir comment une compagnie peut donner des services adéquats quand elle n'a pas de pouvoir sur des gens qui travaillent pour elle. Et c'est ce que vous vivez. Et ce sont des problèmes que vivent dans notre région ceux qui prennent le train. Est-ce que dans les négociations que vous avez présentement vous abordez cette question? Pour les gens du CN qui travaillent pour vous, est-ce que vous allez avoir au moins un droit de regard sur eux? Encore une fois, est-ce que vous allez pouvoir leur donner des ordres? Parce qu'à l'heure actuelle, il y a des choses qui se passent sur les trains de voyageurs, et dont vous n'êtes pas responsables; c'est une autre compagnie qui l'est. Et avec les montants que vous leur donnez, des 300 millions de dollars, vous n'avez aucun contrôle sur les gens qui travaillent pour vous! Voici un autre exemple que je puis vous donner à ce propos, quand le CN qui est venu devant la Commission canadienne des transports nous a dit qu'ils vont garder des édifices qu'ils n'utiliseront plus, et vous, vous louez les services d'employés qui ne travailleront plus pour eux, mais exclusivement pour vous! Je me demande comment une compagnie peut offrir des services avec de pareils contrats! J'aimerais avoir votre opinion là-dessus.

• 1140

M. J. F. Roberts: Monsieur le président, voici un commentaire à propos du ministère fédéral des Transports et puis sur l'argent qui est dépensé pour les routes au Canada.

Un de nos problèmes de base, c'est que le ministre des Transports n'a pas la haute main sur les dépenses des provinces, parce que les 5,500 millions de dollars dont je parle, ce sont des dépenses faites par les provinces et, naturellement, les municipalités. Un de nos problèmes de base au Canada, côté transports, c'est que le gouvernement fédéral est responsable des services aériens au pays et, depuis la création de VIA Rail, des services voyageurs par rail. Mais, les dix provinces ont la responsabilité des routes, et l'argent pour les routes n'est pas dans des budgets fédéraux mais dans des budgets provinciaux. Et les gains que l'on a à faire, c'est réellement entre la route et le rail, si l'on regarde l'aspect voyageur.

Alors, cela prend de la planification; il faut intégrer. Notre problème à l'heure actuelle est que l'on n'a pas cette planification

[Translation]

people from the Ministry of Transport will be able to read what you have said. This is what we have to fight for. The fact is that VIA Rail has to absorb costs that other common carriers do not absorb. Unfortunately, no distinction is made.

This leads me to the well-known problem of your relationship with Canadian National. When you mentioned the phenomenal amounts you must pay out to Canadian National... I have heard you say that you hope to be able to negotiate and renegotiate contracts you will be signing with them before December 31, 1981. I read in the 1980 Canadian National Annual Report that for that year, their highest revenues came from VIA Rail. Two weeks ago, I appeared before the Canadian Transport Commission in our region and questioned CN. Their answers were aberrant. I find it difficult to understand how a company can provide adequate service when it has no authority over the people working for it. And you have to live with that. And the people in our region who take the train have to live with those problems. Is this issue a part of the negotiations now underway? Will you at least have the right to inspect the CN personnel working for you? Again, will you have the right to give them orders? Because right now, things are happening on passenger trains for which you are not responsible; another company is responsible. And even with the amounts of money you give them, about \$300 million, you have no control over the people working for you! I can give you another example along the same lines: when CN appeared before the Canadian Transport Commission, we were told that they would keep buildings they were no longer using, while you rent the services of employees who no longer work for them, but exclusively for you! I wonder how any company can provide services with such contracts! I would like your opinion on that.

Mr. J. F. Roberts: Mr. Chairman, I have a comment on the federal Ministry of Transport and the money spent on Canadian highways.

One of our basic problems is the fact that the Minister of Transport does not have the upper hand on provincial expenditures, since the \$5,500 million I referred to are spent by the provinces and, of course, the municipalities. One of our basic transportation problems in Canada is the fact that the federal government is responsible for air services within the country and, since VIA Rail was created, for railway passenger services. But the 10 provinces are responsible for highways; the money for highways is not in the federal budget but in the provincial budgets. And as far as passenger traffic is concerned, any possible gains would be from highways to railways.

This would mean planning and integration. Right now our problem is that such planning does not exist. The federal

[Texte]

tion-là. Le gouvernement fédéral fait de la planification pour l'avion, VIA Rail commence à faire de la planification au nom du ministère des Transports pour le rail, mais ce sont les provinces qui font leurs propres planifications pour les routes. Or, réellement, ces deux planifications-là devraient être intégrées. Et l'on n'a pas de mécanisme au Canada pour faire cela. C'est un de nos problèmes. Je crois qu'il y a bien des endroits au Canada où l'on devrait mettre l'argent prévu pour la route, sur le rail. Je ne dis pas partout! Mais il y a des endroits au Canada où c'est cela que l'on devrait faire. Il n'est pas possible de le faire. On se bat avec les compagnies d'autobus; on se bat pour des budgets au niveau fédéral puis, réellement, le problème est au niveau provincial, dans bien des cas. Il n'y en a pas, d'intégration. La province de l'Ontario commence à vouloir s'impliquer, parce qu'ils commencent à réaliser, avec leur programme «Boom» qu'il y a des choses à faire dans les relations inter-cités aussi. La province de l'Alberta commence à s'intéresser aussi à cela, entre Calgary et Edmonton. Il n'y a pas de doute que si ces études-là sont faites... et si elles sont bien faites... avec l'implication de la province, que l'on va avoir des résultats. Mais il s'agit d'intégrer la planification du transport, entre la province et le gouvernement fédéral. Parce que l'on a les routes, et l'autre le rail et l'air. Si je regarde les responsabilités du ministre des Transports au Canada, je n'aimerais pas personnellement avoir son poste, parce que je ne sais pas ce qu'il peut faire. Je ne sais pas ce qu'il peut faire! Il nous faut une planification intégrée, et on ne l'a pas. Monsieur Bujold, si l'on peut faire quelque chose sur ce côté-là, on va faire des progrès, je le crois. Il faut commencer par travailler dans le même but, tout le monde! L'autre, ce sont nos relations avec le Canadien National et le Canadien Pacifique. Un de nos problèmes au Canada, c'est qu'on a une manière de calculer les coûts dans les services voyageurs, puis c'est l'ordonnance R-6313 de la Commission canadienne des transports. C'est une ordonnance qui est très très complexe, très très compliquée. Nous sommes dans la position suivante: les chemins de fer font des estimations à savoir combien coûtera VIA Rail de mois en mois pour l'année. Mais entre-temps, on peut changer la manière de faire les choses. Plutôt de nous charger sur la base d'une moyenne du réseau du Canadien National, les Chemins de fer peuvent faire faire des études, vérifier tous les coûts spécifiques, puis nous charger de cette manière-là. Naturellement, ils vont nous charger de la manière que cela leur convient. Puis on ne le sait pas avant que l'année ne soit finie.

•1145

Si la Commission canadienne des transports décide de donner plus d'argent aux Chemins de fer, comme c'est le cas cette année, cela aussi nous est facturé. Nous, qu'est-ce qu'on veut faire? On dit: Je suppose qu'il va falloir vivre avec R-6313 à moins qu'on puisse développer un nouvel instrument. Ce qu'on devrait faire, c'est se baser sur l'année 1980 et dire on a payé tant aux Chemins de fer, on a produit tant d'unités: des trains-milles, des wagons-milles, ces sortes d'unités, et dire cela nous a coûté tant par unité pour 1980. Là, signer un contrat de deux ans avec les Chemins de fer. Puis on dirait aux Chemins de fer: on va vous payer sur la base de 1980, plus l'augmentation du coût de la vie. Cela inciterait les chemins de fer à réduire les coûts parce que ce serait un prix fixe de VIA Rail aux Chemins de fer. Ce serait absolument fixe si on a

[Traduction]

government does planning for air traffic, VIA Rail has started rail traffic planning on behalf of the Ministry of Transport, but the provinces do their own highway planning. Actually, however, highway and railway planning should be integrated. And there is no mechanism in Canada to accomplish this. That is one of our problems. I think that in many places in Canada money intended for highways should be reassigned to railways. Not everywhere, of course! But there are places in Canada where this is what should be done. It is, however, impossible. We fight with the bus companies, we fight for budgets at the federal level, while in many cases the real problem is at the provincial level. There is no integration. Ontario is thinking of getting involved, because through their «Boom» program they have started to realize that there is progress to be made in intercity transportation as well. Alberta is also getting interested, for the Calgary-Edmonton link. There is no doubt that if such studies were done... and if they were well done... with the involvement of the provinces, we would get results. But provincial and federal transportation planning must be integrated. Because one government is in charge of the highways, and the other in charge of rail and air transportation. When I look at the responsibilities of the Canadian Minister of Transport, I am glad I do not have his job, because I do not know just what he can do. I just do not know what he can do! We need integrated planning and we do not have it. Mr. Bujold, I believe that if we could do something at that level we would make progress. We have to start with everyone working towards a common goal! The other problem involved our relationship with CN and CP. In Canada, one of our problems is the way in which the cost of passenger services is calculated; it is based on Canadian Transport Commission Order R-6313. It is an extremely complex and complicated order. Our position is as follows: the railways estimate the monthly cost of VIA Rail for the year. But in the meantime, the basis of the calculations can be changed. Rather than charging us on the basis of a CN network average, the railways can have studies done, check all the specific costs and charge us accordingly. Naturally, they will charge us in a way most convenient to them and we do not know what the results will be until the end of the year.

If the Canadian Transport Commission decides to give the railways more money, as they did this year, that is also billed to us. What do we want to do? We say: "Unless some new instrument can be developed, we will just have to live with our R-6313." What we should do is base our calculations on 1980; we paid out a certain amount to the railways who produced a certain number of units such as train miles or car miles; from that we can determine the unit cost for 1980. At that point, we can sign a two-year contract with the railways. We can tell the railways: We will pay you at the 1980 rate plus the cost of living increase. That would encourage the railways to reduce their costs, since they would receive a fixed amount from VIA Rail. It would be a totally fixed amount if we were able to forecast the increase in the cost of living. Of course, if there

[Text]

prévu l'escalade de l'augmentation du coût de la vie. Si cette escalade changeait, naturellement, cela pourrait être différent, mais cela nous donnerait une chance. Alors, on essaie d'avoir cela avec notre nouveau système. Les gens du CN, ce sont les gens des équipes de train qui travaillent pour le CN et ils ne travaillent pas pour nous.

Le vice-président: On pourra y revenir cet après-midi parce que je pense qu'il faut passer maintenant à M. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Roberts, is VIA Rail—like you or any of the top management—involved in the administration of the CN Pension Fund?

Mr. J. F. Roberts: Mr. Chairman, no, we are not.

Mr. McKenzie: Well, employees of VIA Rail—do you have a separate pension fund?

Mr. J. F. Roberts: Yes, we have.

Mr. McKenzie: Was it established when VIA Rail was established a few years ago?

Mr. J. F. Roberts: Yes—well not immediately after VIA was formed, but within the last year or so. We have a separate VIA pension fund. So the people who came from Canadian Pacific and Canadian National now form part of the VIA pension plan.

Mr. McKenzie: This plan—does the government control it or do you have it in a separate account under VIA Rail—the contributions to the pension fund?

Mr. J. F. Roberts: Very much so.

• 1150

Mr. McKenzie: Do you administer the plan yourself?

Mr. J. F. Roberts: Yes.

Mr. McKenzie: How much is in the fund, do you know offhand?

Mr. J. F. Roberts: May I consult one of my people to get the proper number? Approximately \$70 million. It would run between \$70 million and \$75 million at the moment.

Mr. McKenzie: Do you invest that money, or what do you do with it?

Mr. J. F. Roberts: Yes, we do.

Mr. McKenzie: To cover indexing and so forth?

Mr. J. F. Roberts: That is right, yes.

Mr. McKenzie: To cover indexing.

Mr. J. F. Roberts: And we have consultants of course, you know, investment consultants, which happens to be MIM, the Montreal Investment Management. We also have a trustee.

Mr. McKenzie: I see.

Mr. J. F. Roberts: We operate it with an investment committee which I chair.

Mr. McKenzie: I see. It is too bad the old CNR pensiners were not under your fund. It certainly sounds like you are running yours a lot better than the CNR, with the disgrace

[Translation]

were a change in the increase, the final figures would also change, but at least we would have a chance. So we are trying to get that under our new system. The CN people are CN train crew, and they do not work for us.

The Vice-Chairman: Perhaps we can come back to this this afternoon; I think we should now move onto Mr. McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président. Monsieur Roberts, est-ce que VIA Rail—c'est-à-dire vous-même, ou un des autres cadres supérieurs—participe à l'administration de la caisse de retraite du CN?

M. J. F. Roberts: Non, monsieur le président.

M. McKenzie: Eh bien, les employés de VIA Rail... avez-vous une caisse de retraite distincte?

M. J. F. Roberts: Oui.

M. McKenzie: Est-ce que cette caisse a été créée lors de la création de VIA Rail, il y a quelques années?

Mr. J. F. Roberts: Oui... enfin, pas tout de suite après la création de VIA-Rail, mais depuis un an ou deux. Nous avons une caisse de retraite distincte. Donc, les gens qui nous viennent du Canadien Pacifique et du Canadien National participent maintenant au régime de pension de VIA.

M. McKenzie: Est-ce que le gouvernement contrôle les cotisations versées à cette caisse, ou avez-vous un compte séparé, au nom de VIA Rail?

M. J. F. Roberts: Oui, absolument.

M. McKenzie: Administrez-vous vous-même le régime?

M. J. F. Roberts: Oui.

M. McKenzie: Combien y a-t-il dans la caisse, le savez-vous par cœur?

M. J. F. Roberts: Puis-je consulter un de mes collaborateurs? Environ 70 millions de dollars. Entre 70 et 75 millions de dollars à l'heure actuelle.

M. McKenzie: Est-ce que vous investissez cet argent? Qu'en faites-vous?

M. J. F. Roberts: Oui.

M. McKenzie: Pour suivre l'indexation, entre autres?

M. J. F. Roberts: C'est exact.

M. McKenzie: Pour suivre l'indexation.

M. J. F. Roberts: Et, bien entendu, nous avons de conseillers, comme vous le savez, des conseillers en investissements; ils appartiennent justement à la firme MIM, la Montreal Investment Management. Nous avons également un conseiller fiduciaire.

M. McKenzie: Je vois.

M. J. F. Roberts: Cela se fait sous la surveillance d'un comité d'investissement dont je suis le président.

M. McKenzie: Je vois. Il est malheureux que les retraités du CN n'émergent pas à votre caisse. Il semble tout à fait que vous administriez la vôtre beaucoup mieux que ne le faisait le

[Texte]

they have within CNR, some of them with a pension as low as \$115 a month, which is a national disgrace, and they are getting the runaround from the Minister of Transport, Minister of Labour, and the Minister of National Health and Welfare. And the railroads are doing absolutely nothing for them. But I wanted to find out whether you were involved in any way. Has the government approached you at all . . . ?

Mr. J. F. Roberts: Mr. Chairman, may I make a clarification?

Mr. McKenzie: Yes.

Mr. J. F. Roberts: One of my people understood that I said that our people's pensions were indexed. They are not. I just wanted to make sure that I did not say that.

Mr. McKenzie: I asked you if you invested any of the money to cover indexing, and you do not?

Mr. J. F. Roberts: To cover indexing. Our pensions are not indexed. They really have the same conditions as Canadian National's pension fund at the moment, but we invest the moneys of the pension fund, of course, to get the maximum return from the fund.

Mr. McKenzie: Are you not going to run into the same problem as CNR by not making provisions to cover some form of indexing in the future? With a 12.5 per cent inflation rate, if one of your employees goes away with \$500 to \$1,000 a month, if he goes away this year or next year, what is going to happen to him in five years? They are going to be down here the same as the CNR pensioners, so you are going to be running into the same problem. Are the unions negotiating with you for some type of indexing or some type of annual increase?

Mr. J. F. Roberts: There has been some discussion, but as you know, all negotiations between the railways and railway unions are done from a common table, and in all likelihood I would imagine there may be some question of pension indexing in these negotiations but I am not aware of them right now. Of course, we are not in a very good position right now because we still have not got the actuarial results of the per cent of our fund that is funded. You know, the unfunded liability in the plan has not been established yet, but it looks as if the funded portion of our plan would be above 60 per cent, which is very good with respect to railways pension plans generally.

Mr. McKenzie: What you are saying is that VIA Rail is using some of the pension funds for whatever purpose. Are all contributions just placed in the fund immediately and left there?

Mr. J. F. Roberts: The contributions from the employees plus the contribution from the railway goes into the fund and those funds are invested in the market, on the recommendations of a consultant, to maximize the return of those funds.

Mr. McKenzie: Yes, but you started to talk about unfunded liabilities.

[Traduction]

CN, certains des retraités se retrouvant avec une mensualité honteuse de \$115 par mois, véritable honte nationale, et dont le ministre des Transports, le ministre du Travail et le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social se renvoient le cas dans une ronde infernale. De plus, les chemins de fer ne font absolument rien pour eux. Je voulais savoir si vous aviez une certaine responsabilité. Le gouvernement vous a-t-il demandé . . . ?

M. J. F. Roberts: Monsieur le président, puis-je apporter une précision?

M. McKenzie: Oui.

M. J. F. Roberts: Un de mes collaborateurs a compris que j'avais dit que les pensions de retraite de nos employés étaient indexées. Elles ne le sont pas. Je voulais simplement être certain que cela soit bien compris.

M. McKenzie: Je vous ai demandé si vous investissiez une partie de cet argent pour suivre l'indexation, et vous ne le faites pas?

M. J. F. Roberts: Pour suivre l'indexation. Nos pensions de retraites ne sont pas indexées. Elles sont assujetties aux mêmes conditions que la caisse de retraite du Canadien National à l'heure actuelle, mais, bien entendu, nous investissons cet argent, pour le faire travailler au maximum.

M. McKenzie: N'allez-vous pas connaître le même problème que le CN si vous ne prenez pas certaines dispositions pour assurer une certaine forme d'indexation à l'avenir? Le taux d'inflation étant de 12.5 p. 100, si un de vos employés se retire avec \$500 ou \$1,000 par mois, s'il se retire cette année ou l'année prochaine, que lui restera-t-il dans cinq ans? Ils vont se retrouver dans la même situation que les retraités du CN, et vous allez vous retrouver avec le même problème. Les syndicats négocient-ils avec vous une certaine forme d'indexation ou une certaine forme d'augmentation annuelle?

M. J. F. Roberts: Certaines discussions ont eu lieu, mais comme vous le savez, toutes les négociations entre les chemins de fer et les syndicats de cheminots se font autour de la même table, et en toute vraisemblance, j'imagine que ces négociations abordent la question de l'indexation des pensions de retraites, mais je ne suis pas au courant. Bien entendu, nous ne sommes pas dans une très bonne position, à l'heure actuelle, car nous n'avons toujours pas les résultats actuariels du pourcentage de notre caisse qui est financé. Le passif non financé du régime n'a pas encore été établi, mais il semblerait que la partie financée de notre régime dépasse les 60 p. 100, ce qui est très beau en comparaison de la généralité des régimes de pension des chemins de fer.

M. McKenzie: Voulez-vous dire que VIA Rail utilise une partie de la caisse de retraite à d'autres fins? Toutes les cotisations sont-elles simplement versées immédiatement dans la caisse et n'en bougent plus?

M. J. F. Roberts: Les cotisations des employés, plus celles du chemin de fer, sont versées à la caisse, et ces fonds sont investis sur le marché, sur les recommandations d'un conseiller, afin d'en maximaliser la rentabilité.

M. McKenzie: Oui, mais vous avez commencé à parler de passif non financé.

[Text]

• 1155

Mr. J. F. Roberts: Yes, well, each fund, Canadian National's fund, the Canadian Pacific fund and the VIA fund, have a non-funded liability in the plan. As a matter of fact, I suppose there are not too many plans in Canada that are completely funded.

Mr. McKenzie: Just a minute, Mr. Chairman. I think we should have these witnesses come to the table while they are making comments on funds and how this pension fund is administered, please.

Mr. J. F. Roberts: Jean-Pierre Laroche is the Vice-President, Human Resources, for VIA Rail Canada.

Mr. McKenzie: Right. Now could he explain what he was saying from over there?

Mr. J.-P. Laroche (Vice-President, Human Resources, VIA Rail Canada Inc.): Most private plans, to my knowledge, have a portion which is unfunded and that is to cover the cost of future increases in salary, because in VIA, as in CN and CP, the pension that is given to any employee is based on the best five years at the end of his career and the employee is paying under current service, you know. So assuming inflation, it means the pension that will have to be paid and that is guaranteed by the VIA fund will be much higher, in fact, than the contributions that are made today. So all of the interest that we make on the fund is used to pay this inflation in salaries on which the final pension is based.

Mr. McKenzie: You have referred to salaries.

Mr. Laroche: Yes.

Mr. McKenzie: Salaries of workers. What has that got to do with...

Mr. Laroche: Well, let us assume an employee is earning \$16,000 a year presently, or \$20,000. He is paying a pension on the basis of that salary. Now, if he retires 10 years from now let us say, if we assume there is an 8 or 10 per cent inflation factor in these 10 years, the pension he will receive will not be based on \$16,000, it will be based on whatever salary he has been making in the last five years of his career.

Mr. McKenzie: Yes, I see. So what you are saying is that eventually you are not going to be able to pay everybody their full pension with the amount that you have in there so there is 40 per cent unfunded liability. Is that that thing that you used?

Mr. Laroche: No, I am not saying that exactly. What I am saying is that we will pay everyone. It is very important. We guarantee a pension. But the unfunded liability refers to these amounts that we have to project and those are our hypothesis because presently we are assuming that there will be inflation but you never know what could happen. But we are assuming inflation and we are contributing, the company, to this unfunded liability because, in fact, we are paying approximately 13 per cent, I think presently, of the salary, while the employee is paying approximately 6.5 per cent.

Mr. McKenzie: I see. Is your fund operated in the same way as the CN pension fund?

Mr. Laroche: Yes, the plan is the same except that we have an outside investment manager and also we have a trustee,

[Translation]

M. J. F. Roberts: Chaque caisse, celle du CN, celle du CP, et celle de VIA, a un passif non financé. Je suppose, d'ailleurs, qu'il n'y a pas beaucoup de caisses de retraite au Canada qui soient totalement financées.

M. McKenzie: Un instant, monsieur le président. Je crois que ces témoins qui font des commentaires au sujet des caisses, et au sujet de l'administration de cette caisse de retraite, devraient venir à la table.

M. J. F. Roberts: Jean-Pierre Laroche est le vice-président responsable des ressources humaines pour VIA Rail Canada.

M. McKenzie: Très bien. Pourrait-il nous répéter ce qu'il disait là-bas?

M. J.-P. Laroche (vice-président, Ressources humaines, VIA Rail Canada Inc.): A ma connaissance, la majorité des caisses privées comprennent une partie non financée destinée à couvrir le coût des futures augmentations de salaire, car à VIA, tout comme au CN et au CP, la pension donnée aux employés est calculée sur la base des cinq meilleures années en fin de carrière, alors que les employés contribuent sur la base annuelle actuelle. En conséquence, tenant compte de l'inflation, la pension qui devra être versée et qui est garantie par la caisse de VIA sera beaucoup plus élevée, en fait, par rapport aux cotisations qui sont versées aujourd'hui. Donc, tout l'intérêt que nous rapporte cette caisse est utilisé pour couvrir cette inflation des salaires qui servent de base de calcul à la pension.

M. McKenzie: Vous avez parlé de salaire.

M. Laroche: Oui.

M. McKenzie: Le salaire des employés. Quel est le rapport avec...

M. Laroche: Supposons qu'un employé gagne \$16,000 par an, aujourd'hui, ou \$20,000. Sa cotisation est calculée sur la base de ce salaire. Disons qu'il prenne sa retraite dans 10 ans. Si nous supposons un facteur d'inflation de 8 ou 10 p. 100 pour ces 10 années, sa pension de retraite ne sera pas calculée sur la base de ces \$16,000, mais sur la base du salaire qu'il aura touché au cours des cinq dernières années de sa carrière.

M. McKenzie: Je comprends. Selon vous, à long terme, vous ne serez pas en mesure de verser à tous l'intégralité de leur retraite, compte tenu des sommes contenues dans cette caisse, et il y a donc ce passif non financé de 40 p. 100. C'est bien cela?

M. Laroche: Non, ce n'est pas exactement ce que j'ai dit. Je dis que nous paierons tout le monde. C'est très important. Nous garantissons une pension de retraite. Le passif non financé correspond à ces montants que nous devons calculer, et notre hypothèse actuelle se fonde sur notre supposition qu'il y aura inflation, mais on ne sait jamais ce qui peut arriver. Nous assumons cette inflation et la compagnie contribue à ce passif non financé, car, en fait, sa cotisation correspond environ à 13 p. 100 du salaire, je crois, alors que celle de l'employé n'est que d'environ 6.5 p. 100.

M. McKenzie: Je vois. Votre caisse est-elle administrée de la même manière que celle du CN?

M. Laroche: Oui, le régime est le même, si ce n'est que nous avons un directeur des investissements externes, ainsi qu'un

[Texte]

National Trust, which is acting to safeguard, if you wish, the money in the fund under the Pension Act.

Mr. McKenzie: I see. Thank you.

Now, Mr. Roberts, has the government approached you at all to use your pension funds for the purchase of oil companies or any other type of business in Canada? There are these persistent rumours that CN is going to be involved in the purchase of Gulf, of course, the rumours are becoming stronger all the time because Gulf is very active on the Toronto Exchange. In the last two days, there were over 500,000 shares traded. So it looks like something is up and I would just like to ask you if they approached you at all, the government, to use your funds for purchasing of any oil company or any other company?

Mr. J. F. Roberts: No, definitely not.

Mr. McKenzie: Definitely not.

Mr. J. F. Roberts: Definitely not. Our fund is being invested in the bond market and in equities and other investments on the open market.

• 1200

Mr. McKenzie: I see. I hope you will not run into the same troubles as CNR is having with their pensioners. I hope you will keep a close eye on that.

Mr. J. F. Roberts: There is a difference between the way the CNR pension fund is handled and the way ours is handled. As Mr. Laroche said, we have a MIM handling our fund, while Canadian National have an internal organization handling theirs.

Mr. McKenzie: I see. Thank you very much.

Mr. J. F. Roberts: That is about the only difference.

Mr. McKenzie: I see; thank you.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, before we break, I have a point of order.

The member from Winnipeg-St. James more than once, and he did it again today in this meeting, implied that it is the responsibility of the Minister of Transport to deal with the pensions of CNR workers. It is not at all in the purview of the Minister of Transport to enter into any of the wage and pension negotiations of employees of the CNR; it is out of his jurisdiction and I wish the member from Winnipeg-St. James would not persist in trying to blame the Minister of Transport about that phase of the work and the conditions of CN employees.

The second point that I would like to make, because it was asked by Mr. Ellis: The fifth report of this committee was tabled in the House on April 9 and the following day the minister wrote to the chairman of this standing committee saying he was working on replying to all of the questions relating to the Canadian National, and I am informed that early in June he will be submitting his complete report in answer to that. This is in reply to what the members said

[Traduction]

conseiller fiduciaire, la National Trust, dont le rôle est de protéger, si vous voulez, l'argent contenu dans la caisse conformément à la Loi sur les pensions.

M. McKenzie: Je vois. Merci.

Monsieur Roberts, le gouvernement vous a-t-il jamais demandé d'utiliser l'argent de votre caisse pour participer à l'achat de compagnies pétrolières ou de toute autre entreprise au Canada? Selon certaines rumeurs persistantes, le CN doit participer à l'achat de la compagnie Gulf. Ces rumeurs deviennent de plus en plus fortes, car les transactions sur cette action sont de plus en plus importantes à la Bourse de Toronto. Au cours des deux derniers jours, plus de 500,000 actions ont été échangées. Il semble donc qu'il y ait anguille sous roche, et j'aimerais simplement vous demander si le gouvernement vous a jamais demandé d'utiliser cet argent pour l'achat d'une compagnie pétrolière, ou de toute autre compagnie?

M. J. F. Roberts: Jamais, en aucun cas.

M. McKenzie: En aucun cas.

M. J. F. Roberts: En aucun cas. L'argent de notre caisse est investi sur le marché des obligations, dans des bons et dans d'autres opérations sur le marché public.

M. McKenzie: Je vois. J'espère que vous ne connaîtrez pas les mêmes ennuis que le CN connaît avec ses retraités. J'espère que vous suivrez la chose de très près.

M. J. F. Roberts: Il y a une différence entre la manière dont la caisse de retraite du CN est administrée et la manière dont la nôtre l'est. Comme M. Laroche vous l'a dit, nos investissements sont administrés par une firme professionnelle, alors que c'est un groupe interne qui s'en charge pour le Canadien National.

M. McKenzie: Je vois. Merci beaucoup.

M. J. F. Roberts: C'est à peu près la seule différence.

M. McKenzie: Je vois, merci.

M. Bockstael: Monsieur le président, avant que nous n'ajournions, j'aimerais faire un rappel au Règlement.

Le député de Winnipeg-St. James a plus d'une fois, et il l'a encore fait aujourd'hui au cours de cette réunion, insinué que le ministre des Transports avait la responsabilité des pensions de retraite des employés du CN. Les responsabilités du ministre des Transports n'impliquent nullement la participation aux négociations portant sur les salaires et les pensions des employés du CN; c'est hors de sa compétence, et j'aimerais que le député de Winnipeg-St. James s'abstienne de faire porter le chapeau au ministre des Transports quant à cette partie des conditions de travail des employés du CN.

Deuxièmement, la question ayant été posée par M. Ellis, le 5^e rapport de ce Comité a été déposé à la Chambre le 9 avril, et le jour suivant, le ministre a écrit au président du comité permanent pour lui dire qu'il préparait les réponses à toutes les questions concernant le Canadien National, et on m'informe qu'au début de juin, il nous soumettra un rapport complet. Ceci pour répondre aux propos tenus un peu plus tôt aujourd'hui.

[Text]

earlier today about the report of this committee being tabled in the House.

Mr. Ellis: With all due respect, Mr. Chairman, I never mentioned the report of this committee being tabled in the House at all today.

Mr. Bockstael: I beg your pardon; I stand corrected. It was Mr. Benjamin who mentioned the report tabled in the House regarding CN rates and so forth. It was a long report with a number of questions in it and the minister will be replying to those questions early in June. I would like to convey that to you.

Mr. McKenzie: On the same point of order that Mr. Bockstael raised, Mr. Chairman, my riding is Winnipeg-Assiniboine, not Winnipeg-St. James.

This is just another example of the transport committee and the Minister of Transport leading these pensioners up the garden path. The transport committee has agreed to allow the pensioners to come before this committee as witnesses to explain their problems.

Now, if this committee has agreed that the pensioners may come here to talk about their problems and try to get an increase, then the Minister of Transport must have some responsibility. If this is just a platitude to make these pensioners feel good, if Transport has absolutely nothing to do with their pension increases, I would suggest you discuss that with Mr. Dionne—you are just replacing him today—to find out if this is nothing but a platitude and further evidence of leading these pensioners up the garden path. I have all the correspondence from the three ministers who have been giving these people the runaround for years and I would like you to check that out. If there is going to be absolutely nothing done for them when they come before this committee, then what are we having them here for? I would appreciate it if you would check that out, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: The Minister of Transport will be here next week, so we can speak with him on this matter.

Mr. McKenzie: Yes, we certainly will.

The Vice-Chairman: Okay. Thank you. Our last questioner is Mr. Turner, 20 minutes.

Mr. Turner: Mr. Chairman, Mr. Roberts, are your passenger trains still being delayed by the freight trains. I understand that in southwestern Ontario they are putting the passenger trains in the hole. Is this right?

Mr. F. J. Roberts: It may be the case in some instances, Mr. Turner, but the on-time performance has been pretty good. Mr. Horsman has the statistics and we could give you those, if you so wish.

Mr. Turner: Who makes the decisions, CN or VIA, that passenger trains have priority over freight trains?

• 1205

Mr. J. F. Roberts: They are VIA passenger trains, but when they are operating on CN tracks they become passenger trains on CN tracks.

[Translation]

d'hui par les députés au sujet du rapport de ce Comité ayant été déposé à la Chambre.

M. Ellis: Sauf votre respect, monsieur le président, je n'ai jamais parlé du rapport de ce Comité ayant été déposé à la Chambre aujourd'hui.

M. Bockstael: Excusez-moi, j'accepte cette correction. C'est M. Benjamin qui a parlé du rapport déposé à la Chambre concernant les tarifs, et cetera, du CN. Il s'agissait d'un long rapport contenant un certain nombre de questions, et le ministre répondra à toutes ces questions au début du mois de juin. Je voulais simplement vous le signaler.

M. McKenzie: Au sujet de ce même rappel au Règlement de M. Bockstael, monsieur le président, ma circonscription est Winnipeg-Assiniboine, et non Winnipeg-St. James.

Une fois de plus, le Comité des transports et le ministre des Transports mènent en bateau ces retraités. Le Comité des transports a accepté de permettre à ces retraités de venir témoigner devant lui et de lui exposer leurs problèmes.

Or, si ce Comité a accepté que ces retraités viennent nous parler de leurs problèmes, dans le but d'obtenir une augmentation, cela signifie que le ministre des Transports doit avoir une certaine responsabilité. Si nous les faisons venir simplement parce que cela leur fera du bien, si le ministère des Transports n'a absolument rien à voir avec ces augmentations de pension de retraite, je vous suggère d'en discuter avec M. Dionne—vous le remplacez simplement aujourd'hui—afin de déterminer si ce n'est qu'un exercice inutile et si, une fois de plus, nous menons ces retraités en bateau. J'ai toute la correspondance de ces trois ministres, qui se sont renvoyé ces pauvres gens pendant des années, et je voudrais vérifier. Si nous ne pouvons absolument rien faire lorsqu'ils viendront devant nous, alors, pourquoi les faire venir? Je vous serais très reconnaissant de vérifier, monsieur le président.

Le vice-président: Le ministre des Transports sera présent la semaine prochaine, et nous pourrons donc en parler avec lui.

M. McKenzie: Très certainement.

Le vice-président: D'accord. Merci. Le dernier sera M. Turner, 20 minutes.

M. Turner: Monsieur Roberts, vos trains de voyageurs sont-ils toujours retardés par les trains de marchandises? Je crois comprendre que dans le sud-ouest de l'Ontario, les trains de marchandises ont toujours la priorité. Est-ce exact?

M. J. F. Roberts: Il peut y avoir des cas isolés, monsieur Turner, mais notre performance en matière d'horaire est relativement bonne. M. Horsman a les chiffres, et nous pourrions vous les communiquer, si vous le souhaitez.

M. Turner: Qui prend la décision, le CN ou VIA, de donner la priorité aux trains de voyageurs sur les trains de marchandises?

M. J. F. Roberts: Ce sont les trains de voyageurs de VIA, mais lorsqu'ils empruntent les voies du CN, ils deviennent des trains de voyageurs sur des voies du CN.

[Texte]

Mr. Turner: That is right. So CNR, if they want to give it to you, they run the passenger trains on the siding and allow the freight trains to pass, and the simple reason: that is where they are making the money.

Mr. J. F. Roberts: There is no doubt about it; while the train is on CNR tracks they control the train, and we pay them to do it.

Mr. Turner: In what year do you see the elimination of Belleville and London as railroad terminals? I am informed that in the long-range plans these terminals will be eliminated, crews will be assigned in Montreal, Toronto and Windsor, and that is it. They are electrifying London right now—it is just a matter of time; they will run the crews through. The idea is, eight hours work for eight hours pay, and especially in the passenger trains. It is in the book.

Mr. J. F. Roberts: Mr. Chairman, that whole question, of course, you would have to address to Canadian National, because there are passenger trains involved; there are freight trains involved; there are express trains involved. Really, as I said before, running trades crews are not VIA crews; they are Canadian National or Canadian Pacific crews. I really do not know what the long-term objective of Canadian National is with respect to Belleville and London.

Mr. Turner: In your opinion, is it going to happen, sir, within four or five years?

Mr. J. F. Roberts: I do not know. I can speak for passenger trains. My experience with passenger trains is if we are going to operate from three hours and forty-five minutes between Montreal and Toronto, we are certainly not going to change crews between Montreal and Toronto. It is in the books, as far as that is concerned.

Mr. Turner: Absolutely. We are in the same book. Did you make a change in passenger policy group travel plans, effective March 1 or April 1? This question concerns a school group coming from Sarnia or Watford, to London, to Toronto. A gentleman called the VIA representative at Sarnia to obtain a quote price on the VIA train service from Watford to Toronto and return. They had a group of about 50 students. They wanted to come yesterday, and this is what they were told. They were told, if you have 30 or less, we will take you, but if you have 75 or more, we cannot take you. In between—that is where the average school class is—about 45 or 50; so they were in a no man's land. You are either interested in transporting people or you are not.

Now, the other part of it. There was contact made with officials in Toronto and I understand they suggested that they would put another car on in London and the CNR wanted \$1,100 to put a car on. Now it does not cost \$1,100 to put one of your cars on the train. What is going on? So the people had to come by bus.

Mr. J. F. Roberts: Mr. Turner, we have become the largest tour wholesalers in Canada, as you know. We do an awful lot of group travel. As for this particular group of 50 schoolchildren that you speak of, I am informed by Mr. Levasseur, our system manager of passenger services, that the group move-

[Traduction]

M. Turner: D'accord. Donc, si le CN le veut, il peut mettre vos trains de voyageurs sur les voies de dégagement, pour permettre aux trains de marchandises de passer, pour la simple raison que c'est ce qui lui rapporte le plus d'argent.

M. J. F. Roberts: Il est incontestable que lorsque le train est sur les voies du CN, c'est ce dernier qui assume le contrôle, et nous le payons d'ailleurs pour ce faire.

M. Turner: En quelle année voyez-vous la fermeture de Belleville et de London comme terminus ferroviaires? D'après mes renseignements, selon les plans à long terme, ces terminus seront fermés, les équipages seront stationnés à Montréal, Toronto et Windsor, et c'est tout. On est en train d'électrifier London, c'est une question de temps, il n'y aura plus de changement d'équipage. L'idée, c'est huit heures de travail pour huit heures de salaire, surtout pour les trains de voyageurs. C'est déjà prévu.

M. J. F. Roberts: Monsieur le président, bien entendu, vous devriez poser l'ensemble de cette question au Canadien National, car il y a des trains de voyageurs, il y a des trains de marchandises, il y a des trains express. Comme je l'ai déjà dit, les équipages sans changement ne sont pas ceux de VIA, ce sont ceux du Canadien National et du Canadien Pacifique. Je ne sais quel est véritablement l'objectif à long terme du Canadien National en ce qui concerne Belleville et London.

M. Turner: A votre avis, cela se fera-t-il, monsieur, d'ici quatre ou cinq ans?

M. J. F. Roberts: Je ne sais pas. Mon domaine, ce sont les trains de voyageurs. Si nous parvenons à faire Montréal-Toronto en trois heures 45 minutes, nous ne changerons certainement pas d'équipage entre Montréal et Toronto. C'est une certitude.

M. Turner: absolument. Nous sommes tout à fait d'accord. Avez-vous apporté des modifications à votre politique concernant les voyages en groupe à compter du 1^{er} mars, ou du 1^{er} avril? Cette question intéresse un groupe scolaire venant de Sarnia, ou de Watford, et se rendant à London et Toronto. Un responsable a appelé le représentant de VIA à Sarnia, pour demander le prix d'un aller-retour Watford-Toronto. Le groupe est d'environ 50 élèves. Ils voulaient venir hier, et on leur a répondu que si le groupe était de 30 ou moins, c'était possible, mais que s'il dépassait 75, c'était impossible. Entre ces deux chiffres, chiffres correspondants à une classe de 45 à 50, rien n'est prévu. Soit que le transport des gens vous intéresse, soit qu'il ne vous intéresse pas.

Maintenant, la suite. Contact a été pris avec des officiels, à Toronto, et, sauf erreur, ils ont suggéré l'addition d'une voiture supplémentaire à London, et le CN demandait \$1,100 pour cela. Ajouter une de vos voitures au train ne coûte pas \$1,100. Que se passe-t-il? Finalement, ils sont venus en autocar.

M. J. F. Roberts: Monsieur Turner, nous sommes devenus le plus gros grossiste de voyages organisés du Canada, comme vous le savez. Nous assurons une très grande quantité de voyages en groupe. Pour ce qui est de ce groupe particulier de 50 élèves dont vous parlez, M. Levasseur, notre directeur des

[Text]

ment was to take place last Friday between Ottawa and a destination in southwestern Ontario.

Mr. Turner: It is not the same group. This was Watford to Toronto.

Mr. J. F. Roberts: This was—?

Mr. Turner: Watford, Ontario to Toronto.

Mr. J. F. Roberts: It was last Friday, was it?

Mr. Turner: It was supposed to be yesterday, May 20.

Mr. Roberts: May 20. We do not have information on that one.

Mr. Turner: They were going to the Science and Technology Building in Toronto. This is the information the man received, so he is pretty upset.

Mr. J. F. Roberts: We will have to find out for you, Mr. Turner, because we do not have that information. There were 50 schoolchildren from Ottawa going to southwestern Ontario, but because of the long weekend and the bus strike, we could not accommodate them because we did not have the equipment.

Mr. Turner: Why the figure of \$1,100? When you own the equipment it does not cost \$1,100 for one carman to couple a car and give a brake test. You could do that for less than \$10. Why the charge of \$1,100 to couple a car, which you own in the first place?

• 1210

Mr. J. F. Roberts: I do not know what the circumstances are, Mr. Turner. If you would write to me with the details I will certainly reply to you in writing, but I have no idea now what the circumstances are and where the \$1,100 came from.

There are certain things such as special trains. If it is a car on an existing train then there are ways that we price that to the customer.

Mr. Turner: Yes, but it is not \$1,100. If that car is sitting in London then it is not making you one dollar. But if it is on the train it is making the money, especially with 50 children. You would probably put in 20, 25 or 30 more people in that car, so it is making you money.

Mr. J. F. Roberts: Mr. Turner, the reason we have been able to increase our average load factor from 35 per cent in 1976 to over 52 per cent in 1980, and we do at the same time reduce costs by some \$90 million, is because we are watching the situation very closely; and in terms of special groups, if it is going to cost us an arm and a leg to move a group, then we will not move the group. But as I say, there is a whole series of considerations that must be taken into account before the decision is taken. There is no doubt that in some cases we run out of space on our trains, because we have not calculated the thing properly, we have not put enough equipment on it or something. One way to do that, and you will always have space on the train, is to put more cars on than you need. That is what was happening prior to 1976 and we have changed that.

[Translation]

services voyageurs, m'informe que le déplacement de ce groupe devait avoir lieu vendredi dernier, entre Ottawa et une destination dans le sud-ouest de l'Ontario.

M. Turner: Ce n'est pas le même groupe. Il voulait aller de Watford à Toronto.

M. J. F. Roberts: Il voulait . . . ?

M. Turner: De Watford, en Ontario, à Toronto.

M. J. F. Roberts: C'était vendredi dernier, n'est-ce pas?

M. Turner: Cela devait avoir lieu hier, le 20 mai.

M. J. F. Roberts: Le 20 mai. Nous n'avons pas de renseignements au sujet de ce groupe.

M. Turner: Il devait se rendre à l'édifice de la Science et de la Technologie de Toronto. Ce sont les renseignements qui ont été communiqués à ce responsable, et il n'est pas content du tout.

M. J. F. Roberts: Nous devons faire des recherches, monsieur Turner, car nous n'avons pas ces renseignements. Il y avait 50 écoliers d'Ottawa qui voulaient se rendre dans le sud-ouest de l'Ontario, mais à cause du long weekend et de la grève des autocars, nous n'avons pu assurer leur transport, par manque d'équipement.

M. Turner: Pourquoi ce chiffre de \$1,100? Lorsque l'équipement vous appartient, accoupler une voiture supplémentaire et faire un essai de frein ne coûte pas \$1,100. Vous pourriez le faire pour moins de \$10. Pourquoi demander \$1,100 pour accoupler une voiture que vous avez déjà?

M. J. F. Roberts: J'ignore les circonstances de l'incident, monsieur Turner. Si vous voulez me faire parvenir les détails par écrit, je vous répondrai volontiers, mais pour l'instant, je ne sais pas du tout à quoi se rattache ces \$1,100.

Parfois, il y a des trains spéciaux. S'il s'agit d'ajouter des wagons à un train existant, nous établissons alors un prix pour le client, en fonction d'une certaine formule.

M. Turner: Oui, mais cela ne coûte pas \$1,100. Si ce wagon est en plan à London, il ne vous rapporte rien. Mais si on l'ajoute au train, il devient alors rentable, surtout s'il transporte 50 enfants, plutôt que 20, 25 ou 30, dans des conditions normales.

M. J. F. Roberts: Monsieur Turner, nous avons justement réussi à augmenter notre taux d'occupation de 35 p. 100 en 1976 à plus de 52 p. 100 en 1980, tout en réduisant les coûts d'environ 90 millions, parce que nous surveillons les choses de très près. Si le transport d'un groupe doit nous coûter les yeux de la tête, nous devons alors le refuser. Toutefois, comme je l'ai dit, on tient compte de toutes sortes de facteurs avant de prendre une décision. Il est sûr que dans certains cas, nous manquons de place parce que nous avons mal calculé notre coup, nous n'avons pas assez de wagons, etc. Une façon d'éviter cela, et de toujours avoir de la place, est d'avoir plus de wagons que nécessaire. C'est ce que l'on faisait avant 1976, et c'est ce que l'on a changé.

[Texte]

Group travel is the same. What we have done is we have to see and we have to make sure that we have enough equipment. Once we have enough equipment, does it make sense to move that group, or does it make sense that that group move by bus, or some other means? If we are going to lose an arm and a leg on it, then in some cases it is better to move by bus. So . . .

Mr. Turner: I disagree with you. You can take 30 or less, or more than 75 and 80, but the group in between . . . supposing you got 65; you will not take them, according to the rules and regulations. That is what the man was told. You must be able to make money with 60 or 65 people in a coach. Do not try to kid me.

Mr. J. F. Roberts: I am not trying to dispute that, Mr. Turner. I do not know where you get between 30 and 85, because . . .

Mr. Turner: That is what the man was quoted—30 or less.

Mr. J. F. Roberts: . . . normally, if there are. We use local buses at times, we will say, for tours of Ottawa and that type of thing. A bus will hold 42, 45, 47 passengers, and what we do is try to tailor the groups to the number of people we can put in the bus. So we could take 40 people. But if you have 50 people you need 2 buses and that does not make sense, so you do not take 50 people. Perhaps that is what you are getting at. There is the fact of perhaps 40 for one bus and for 2 buses it is 80. The cost would be so high if you had to put a very small number of people in a bus—if you are going to handle people around all day—that it does not make it worthwhile. So that may be where the 30 and 85 come from, although 30 and 85 basically does not sense—increments of 40 would make more sense.

Mr. Turner: It does not make sense. This is what the man was told. He even contacted the man in Toronto and that is the information he received.

Mr. J. F. Roberts: Mr. Chairman, could we ask Mr. Turner to ask that gentleman to drop me a note . . .

Mr. Turner: Yes.

Mr. J. F. Roberts: . . . and I will make sure he gets an answer to it.

Mr. Turner: Thank you very much, sir.

Mr. J. F. Roberts: Fine. Thank you.

Mr. Turner: Do you think the railway bills from CNR and CPR are inflated? It is a mystery how they judge costs as far as passenger equipment is concerned.

Mr. J. F. Roberts: I am sorry, Mr. Turner, I just cannot answer. I am not in the position to answer that question.

Mr. Turner: Well, who knows? The CTC?

[Traduction]

Il en est de même pour les voyages de groupes. Nous devons tout d'abord nous assurer que nous avons assez d'équipement. Ensuite, nous devons nous demander s'il est rentable de transporter ce groupe, ou s'il devrait plutôt prendre l'autobus. Si cela doit nous coûter les yeux de la tête, il vaut alors mieux se servir de l'autobus. Donc . . .

M. Turner: Je ne suis pas d'accord avec vous. Vous acceptez un groupe de 30 ou moins, ou de plus de 75 et 80, mais non entre les deux . . . s'il s'agit d'un groupe de 65, vous devez le refuser, aux termes du règlement. C'est ce qu'on a répondu à cet homme. Il est certes possible de faire de l'argent avec un groupe de 60 ou 65 personnes. N'essayez pas de m'en conter.

M. J. F. Roberts: Je n'en disconviens pas, monsieur Turner. J'ignore d'où vous tirez ces chiffres, car . . .

M. Turner: C'est ce qu'on a répondu à cet homme, qu'on acceptait des groupes de 30 ou moins.

M. J. F. Roberts: Parfois, nous nous servons d'autocars, comme pour des visites à Ottawa. Un autocar peut loger 42, 45 ou 47 passagers, et nous adaptons les groupes en conséquence. Nous pourrions donc accepter 40 personnes. Toutefois, s'il y en a 50, il faut deux autocars, ce qui n'a pas beaucoup de sens, et l'on ne peut accepter. C'est peut-être ce dont il s'agit. S'il y a un autocar, on en accepte peut-être 40, et 80, s'il y en a deux. Il coûterait tellement cher de transporter toute une journée un petit groupe dans un autocar que cela n'en vaut pas la peine. C'est peut-être à cela que se rapportent ces chiffres de 30 et 85, bien que cela n'ait pas beaucoup de sens, il devrait plutôt s'agir de groupes de plus de 40 personnes.

M. Turner: Cela n'a aucun sens. C'est toutefois ce qu'on a répondu à cet homme. Il est même aller jusqu'à communiquer avec le type de Toronto.

M. J. F. Roberts: Monsieur le président, M. Turner pourrait-il demander à cet homme de m'envoyer une lettre . . .

M. Turner: Oui.

M. J. F. Roberts: . . . et je verrai à ce qu'il obtienne une réponse.

M. Turner: Merci beaucoup.

M. J. F. Roberts: Très bien. Merci.

M. Turner: Pensez-vous que les factures du CN et du CP sont gonflées? Personne ne sait comment ils établissent les coûts relatifs à l'équipement du service voyageurs.

M. J. F. Roberts: Excusez-moi, monsieur Turner, mais je ne suis pas en mesure de répondre à cette question.

M. Turner: Qui le sait alors? La CCT?

• 1215

Everything about this is a mystery. When you run a passenger train, you have an engineer and a crew, and the man who cleans out the coaches at the end of the trip. So when you run CNR passenger trains and CPR passenger trains, over and above the cost of the crew, it should have been buckshee. You could never figure out how much of the freight costs was

C'est un mystère. Pour chaque train de voyageurs, il y a un mécanicien, l'équipage et l'homme qui nettoie les wagons à la fin des voyages. Donc, lorsqu'il s'agit de trains du CN et du CP, vous ne devriez assumer que les frais de l'équipage, le reste devrait être gratuit. Vous n'avez jamais pu savoir dans quelle mesure les coûts du service marchandises étaient trans-

[Text]

transferred to the passengers. That is one of the reasons why you lost money. You know as well as I know it is just a mystery.

Mr. J. F. Roberts: I am not qualified to get into the depth of it, but that passenger train would take part of the depreciation on that particular subdivision.

Mr. Turner: But what part? What part? What is the figure? What percentage? Nobody can find these things out.

Mr. J. F. Roberts: I do not have a clue. I really do not have a clue right now, because we do not have access to the information. All we have is the amount the railway charges us. We have, I must say, some breakdown as far as Canadian National is concerned. I must also say that Canadian National is giving us more information than they have ever given us before. Canadian Pacific is maintaining the status quo. We are getting a total number from Canadian Pacific. From Canadian National, we are getting some breakdown, such that we can get a better appreciation of what is happening.

But getting back to your train, the fact that we move that train along that track—R-6313 includes all the charges involved in that. Because we are moving that train across there, it is a certain percentage of the total traffic on that particular line in that particular year. Since we have to pay the railways on a going-concern basis, we are involved in depreciation, cost of money, taxes, and all the charges it takes—presumably part of the president's salary as well.

Mr. Turner: You do not get a breakdown of those charts.

Mr. J. F. Roberts: No, we do not. The only people who can get that information are the Canadian Transport Commission and the Minister of Transport.

Mr. Turner: You might just as well talk to that wall as talk to the CTC. You will no figures.

VIA Rail pensions: are any running crews or maintenance crews paying into the VIA pension, or is it strictly for officials?

Mr. J. F. Roberts: The VIA pension plan is for VIA employees, and the only people who are in that plan are employees of VIA Rail Canada, including the president.

Mr. Turner: What about the running crews?

Mr. J. F. Roberts: Running crews are either in the Canadian National pension plan or in the Canadian Pacific pension plan, because they are employees of CN or CP.

Mr. Turner: In other words, what you are saying is that the VIA pension plan is more or less of the officials and the operating staff of VIA but not the running crews.

Mr. J. F. Roberts: That is right.

Mr. Turner: You said you have an investment group. Do you have a board like the CNR, with a group of nine, comprising so many union officials, to make the investments?

Mr. J. F. Roberts: There is a pension board at VIA made up of—we can get the absolute detail on it by asking Mr. Laroche, who is co-chairman of the pension board—with your permission, Mr. Chairman.

[Translation]

férés au service voyageurs. C'est une des raisons pour lesquelles vous accusez des pertes. Vous savez bien que c'est un mystère.

M. J. F. Roberts: Je ne m'y connais pas trop, mais le train de voyageurs doit assumer un pourcentage de dépréciation dans cette subdivision.

M. Turner: Mais quel pourcentage? Quel est le chiffre? Personne ne peut se renseigner là-dessus.

M. J. F. Roberts: Je n'en ai aucune idée. Parce que nous n'avons pas accès à ces renseignements. Nous voyons simplement le montant que nous demande la société de chemins de fer. Je dois dire que le CN nous fournit une certaine ventilation. Il nous fournit également plus de renseignements que jamais. Pour le CP, c'est le statu quo. Il nous fait simplement part d'un montant global. Le CN nous fournit une certaine ventilation qui nous permet de mieux comprendre ce qui se passe.

Mais pour en revenir à votre train, tous les frais afférents figurent dans le R-6313. Vu que ce train emprunte cette voie, il représente un certain pourcentage du trafic total sur cette ligne au cours de cette année. Vu que nous devons payer la société de chemins de fer comme une entreprise à part entière, nous assumons une part de la dépréciation, du loyer de l'argent, des taxes, de tous les frais... y compris peut-être le traitement du président.

M. Turner: Vous n'obtenez pas de ventilation de ces frais.

M. J. F. Roberts: Non. Seule la Commission canadienne des transports et le ministre des Transports peuvent obtenir ces renseignements.

M. Turner: Aussi bien s'adresser à un mur. Vous n'obtiendrez rien de la société.

Passons au régime de retraite de VIA Rail. Des membres des différents équipages contribuent-ils au régime de VIA, ou est-ce strictement réservé aux cadres?

M. J. F. Roberts: Le régime de retraite de VIA ne vise que les employés de VIA, et seuls ces employés, y compris le président, y contribuent.

M. Turner: Qu'en est-il des équipages de trains?

M. J. F. Roberts: Ils participent au régime de retraite du CN ou du CP, car ce sont des employés du CN ou du CP.

M. Turner: Autrement dit, vous voulez dire que le régime de retraite de VIA est offert aux cadres et au personnel de VIA, mais non aux équipages des trains.

M. J. F. Roberts: C'est exact.

M. Turner: Vous avez dit avoir recours à un groupe d'investissement. S'agit-il d'un conseil d'administration, comme au CN, comptant des représentants des syndicats?

M. J. F. Roberts: Il existe, à VIA, un conseil d'administration du régime de retraite, composé... Nous pouvons obtenir tous les détails de M. Laroche, coprésident de ce conseil, avec votre permission, monsieur le président.

[Texte]

Mr. Laroche: Yes, we have a pension board that administers the plan for unionized employees. It is charged with the administration of the plan, and it is made up of two members of the union and two members of management.

Mr. Turner: Okay, if a man retires tomorrow, the next time you negotiate an increase in pensions, who negotiates for the man who is retired? He is in a no-man's-land on the CNR and the CPR. Nobody negotiates for the man who is retired. He just takes what they give him. It is earned over your best five years, which, unless you become sick, are your last five years, because the wages get higher. But nobody, once the man retires, speaks on his behalf. That is one of the problems. You are going to be facing it too.

• 1220

Mr. Laroche: The unions have said that they wanted to negotiate for the pensioners. Whether they will or not, I do not know.

Mr. Turner: Where is the big stick that says you must negotiate? This has been going on for years. I was the one that asked the question of Mr. MacMillan, and we found out that the pension plan on the CNR was negotiable. I have been in the union all my life, and that very question was never answered by the company or the union. When I came down here as an M P I got the answer. Now in 13 years the plan has never been negotiated for the people who are retired. Who waves the big stick, the company or the union? Neither side is doing anything that is the same problem Mr. MacKenzie is taking about. They are left stranded.

Mr. Laroche: Okay. In VIA, first, our pensioners are only two or three years old, because our plan started on January 1, 1979. So the problem of inflation has not reached our own pensioners yet and I think this is very important to mention. I wanted to make the point because we have only pensioners for two years. I think you had another question.

Mr. Turner: Is Mr. Roberts going to instruct your officials on the pension board and is somebody in the union going to instruct the union officials to negotiate on behalf of the pensioners, or who is going to do it? Somebody has to do it because nothing is being done at the present time, which is one of the causes of our problem.

Mr. Laroche: Okay. In CN and CP so far there were what we call "ad hoc indexations" but I do not know how they were initiated. I have to assume that they were initiated at the request of the presidents of both companies, but I do not know.

Mr. Turner: Pension benefits, like everything else, are deferred wages. We made a decision that we would take a pension rather than so many cents per dollar, many, many years ago. So now we are in the position where nobody negotiates for anybody who is on pension. You go to the government and they say, it is not our responsibility because they have a pension board. All I am saying is that Mr. Roberts or the president of the union is going to say you must negotiate the next time you have a contract negotiation on behalf of the

[Traduction]

M. Laroche: Oui, un conseil d'administration gère le régime pour le compte des employés syndiqués. Il est composé de deux membres du syndicat et de deux membres de la direction.

M. Turner: Si un homme prend sa retraite demain, qui négociera pour lui lors de la prochaine augmentation? Il est abandonné à son sort par le CN et le CP. Personne ne négocie au nom de retraité. Il se contente de ce qu'on lui donne. La pension est calculée en fonction des cinq meilleures années, qui, à moins que vous ne tombiez malade, sont habituellement les cinq dernières. Toutefois, lorsqu'un homme a pris sa retraite, personne ne s'en occupe. C'est l'un des problèmes. Vous y ferez face également.

M. Laroche: Les syndicats ont dit qu'ils voulaient négocier au nom des retraités. J'ignore s'ils le feront ou non.

M. Turner: Qui vous obligera, finalement, à négocier? Cela dure depuis des années. C'est moi qui ai posé la question à M. MacMillan, et nous avons appris que le régime de retraite du CN pouvait faire l'objet de négociations. J'ai fait partie de ce syndicat pendant toute ma vie, et ni la société ni le syndicat n'ont jamais répondu à cette même question. J'ai finalement reçu une réponse lorsque je suis venu ici comme député. Depuis 13 ans, le régime n'a jamais été négocié au nom des retraités. Qui l'exigera, la société ou le syndicat? Aucun des deux ne fait quoi que ce soit. C'est le même problème dont parle M. MacKenzie. On les abandonne.

M. Laroche: Très bien. Tout d'abord, à VIA, nous n'avons des retraités que de puis deux ou trois ans, car notre régime a été mis en place le 1^{er} janvier 1979. Donc, ils ne font pas encore face au problème de l'inflation, il importe de le noter. Je crois que vous aviez une autre question.

M. Turner: M. Roberts va-t-il exiger du conseil d'administration, et un membre du syndicat, des dirigeants du syndicat, qu'ils négocient au nom des retraités, ou qui d'autre le fera? Quelqu'un doit s'en charger, car on ne fait rien à l'heure actuelle.

M. Laroche: Très bien. Jusqu'à maintenant, les pensions du CN et du CP faisaient l'objet de ce que nous appelons des indexations sur mesure, mais j'ignore comment elles ont été introduites. Je ne puis que supposer qu'elles l'ont été à la demande des présidents des deux sociétés, mais je n'en suis pas sûr.

M. Turner: Les prestations de retraite sont en fait des salaires différés. Il y a de nombreuses années, nous avons décidé que nous accepterions une pension plutôt que tel ou tel montant. Donc, maintenant, personne ne négocie, pour quelque retraité que ce soit. On s'adresse au gouvernement, et ce dernier répond que ce n'est pas sa responsabilité, mais celle du conseil d'administration des pensions. Je dis simplement que M. Roberts ou le président du syndicat devront exiger que l'on s'occupe du cas des retraités, au moment des prochaines

[Text]

pensioners. Otherwise, we are going to be 20 years down the line and, sir, you will be on pension and nobody will negotiate.

The Vice-Chairman: Mr. Roberts.

Mr. J. F. Roberts: Right now there are pension associations. There is a pension association in the Canadian National . . .

Mr. Turner: But they have no power.

Mr. J. F. Roberts: I agree with you, Mr. Turner. The answer to your question, as I understand it, is that nobody negotiates for the pensioners.

Mr. Turner: How are we going to change this, sir? You are the president of a big corporation. I have a lot of respect for you; you are doing an excellent job. But let us take a look ahead on behalf of your employees because sooner or later you are going to be on pension, and I think you deserve a good pension the same as all your employees, but let us do something now, not 10 years down the road.

Mr. J. F. Roberts: Mr. Turner, there is a meeting of the Canadian Pension Conference that just completed—it was on this week as a matter of fact. I welcomed them to Montreal. There is no doubt that the whole question of the indexing of pension funds is something that is front and centre right now in Canada. Unfortunately it looks as though the government is the only one that can afford indexing of pension plans. It is tremendously expensive. How you finance that is the big question mark and I think that is your fundamental question with respect to the indexing of pension plans. I do not know how private pension plans can really finance indexing, especially with the tremendous increases in the cost of living that we are getting, the inflationary pressure.

Mr. Turner: It is the old, old story. There is no such a thing as a free lunch; the day you start to work, that is the time you set aside for your old age. It does not matter what age. They talk about people working from 15 to 60 or 65; over that span you should be providing for the pension plus the indexing which is going to cost you more money. So if we are going to have indexing you are going to have less salary raise when you negotiate a contract because more money has to go into the . . . You have to pay for what you get; there is nothing free. This is one of the things that is wrong. We have to pay more money in . . .

Collin Brown of the National Coalition, I have argue with him. I said: If we are not paying enough money on our pension you tell me the figure we should be paying because we already pay more now. They cannot give you a figure. I think this should be fully indexed and fully portable. That would eliminate most of our problems at age 65. It would also eliminate the Guaranteed Income Supplement and the Ontario Provincial Gains because you are going to pay for your pension over your working lifespan.

• 1225

The Vice-Chairman: Just a short comment because it is 12.30 p.m. and we have to finish for this sitting.

Mr. J. F. Roberts: The problem is, Mr. Turner, that when you and I started there was very little in terms of pensions, and when we retire in the next few years—the good Lord willing—

[Translation]

négociations collectives. Autrement, dans 20 ans, quand vous serez à la retraite, personne ne négociera en votre nom.

Le vice-président: Monsieur Roberts.

M. J. F. Roberts: Il existe actuellement des associations de retraités. Il y en a une au CN . . .

M. Turner: Mais elles n'ont aucun pouvoir.

M. J. F. Roberts: J'en conviens, monsieur Turner. En réponse à votre question, je dois donc dire que personne ne négocie au nom des retraités.

M. Turner: Comment allons-nous changer cet état de choses? Vous êtes le président d'une grande société. J'ai beaucoup de respect pour vous, vous faites un excellent travail. Mais attardons-nous à l'avenir de vos employés, car, tôt ou tard, vous serez également à la retraite, et vous méritez une bonne pension comme tous vos employés, mais faisons quelque chose maintenant, et non dans dix ans.

M. J. F. Roberts: Monsieur Turner, une réunion de la Conférence canadienne sur les pensions vient de se terminer. Je les ai accueillis à Montréal. Sans aucun doute, toute la question de l'indexation des caisses de retraite tient actuellement le devant de la scène au Canada. Malheureusement, il semble que seul le gouvernement puisse se permettre d'indexer les pensions. Cela coûte énormément cher. Comment le financer, c'est notre gros point d'interrogation, et la question fondamentale à cet égard. J'ignore comment les régimes de retraite privés peuvent financer l'indexation, au taux d'inflation actuel.

M. Turner: C'est toujours la même histoire. Rien n'est gratuit, le jour où vous commencez à travailler, vous devez commencer à économiser pour vos vieux jours. L'âge importe peu. On dit que les gens travaillent de l'âge de 15 ans à 60 ou 65 ans. Sur cette période, ils devraient contribuer leur pension, plus l'indexation. Donc, pour avoir l'indexation, il faudra réduire les augmentations de salaire lors de la négociation des conventions, car il faut investir plus de fonds dans le . . . Il faut bien que cela se paie, rien n'est gratuit. C'est là que le bât blesse. Il faut verser plus d'argent dans . . .

J'en ai discuté avec Collin Brown, de la Coalition nationale. Je lui ai dit: si nous ne contribuons pas assez à notre caisse de retraite, dites-moi ce qu'il faudrait y verser, car nous payons déjà plus que jamais. On ne peut nous donner de chiffres. Je crois que les pensions devraient être entièrement indexées et transférables. On supprimerait ainsi la plupart des problèmes des retraités. On éliminerait également le supplément de revenu garanti et les gains de la province d'Ontario, car chacun contribuerait à sa retraite pendant sa période active.

Le vice-président: Une brève observation, car il est 12 h 30, et nous devons conclure.

M. J. F. Roberts: Malheureusement, monsieur Turner, lorsque vous et moi avons commencé à travailler, il y avait très peu de caisses de retraite, et lorsque nous prendrons notre retraite,

[Texte]

our pension will be based on our last five years, or our best five years so the money we need to collect to support our pensions, with today's inflation rate, will be just tremendous, and I do not think there is a pension fund in existence that could support a thing like that.

Not that we make that much money, Mr. Turner, but we may live a long time—we hope.

Mr. Turner: Just one short one. On behalf of the pensioners, will you make a commitment that you will see to it that the next time somebody negotiates this, that they will look at the retired people?

Mr. J. F. Roberts: I am sorry, Mr. Turner, I cannot take on that commitment, because it is much larger than me, VIA, or the railway industry, I think.

Mr. Turner: So we are back to the same situation. Nobody is doing a thing for the people that retired from VIA. I disagree with you, sir. I think somebody has to say here that it has to be done.

Thank you very much, sir.

Le vice-président: Je remercie M. Roberts pour sa présentation ainsi que son équipe d'avoir participé aux travaux de ce matin.

Alors, nous allons reprendre à 15 h 30 cet après-midi. Thank you very much.

The meeting is adjourned.

AFTERNOON SITTING

• 1541

Le vice-président: A l'ordre! Nous poursuivons la séance de ce matin. Avant de donner la parole aux différents membres du Comité, je pense que M. Roberts, le président de VIA Rail, une petite déclaration à faire, et après nous continuerons les questions avec M. Deniger.

Mr. J. F. Roberts (President and Chairman, VIA Rail Canada Inc.): Mr. Chairman, I apologize for muddling through a question from Mr. Ellis this morning with respect to service to Belleville to and from Ottawa. Not only did I muddle through the question but I think I also said there would be an additional train from Ottawa to Toronto. That statement is not correct. On June 1, the afternoon train from Ottawa to Toronto will operate on an improved schedule through from Ottawa to Toronto, a schedule which is 25 minutes faster than at present. The 25 minutes is gained by the elimination of some stops and the fact that the train will not be combined with the train from Montreal at Brockville, as is now the case. Again, Mr. Chairman, I apologize to you and members of the committee for this error.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Roberts. Mr. Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Monsieur Roberts, vous êtes incontestablement l'expert par excellence, concernant les trains à passagers au Canada. Récemment, à Montréal, le maire Drapeau ressuscitait un de ses projets futuristes par excellence, c'est-à-dire l'existence

[Traduction]

dans quelques années—si Dieu le veut bien—nos prestations seront calculées en fonction de nos cinq dernières années de salaire, ou des cinq meilleures. Donc, le montant qu'il faudra accumuler pour payer nos pensions, au taux d'inflation actuelle, sera énorme. Je crois qu'actuellement, aucune caisse de retraite ne peut y faire face.

Ce n'est pas que notre salaire soit si élevé, monsieur Turner, mais nous pouvons vivre longtemps... du moins, je l'espère.

M. Turner: Une courte question. Vous engagez-vous, au nom des retraités, à vous assurer que la prochaine fois, quelqu'un s'occupera de leur cas?

M. J. F. Roberts: Excusez-moi, monsieur Turner, mais je ne puis prendre un tel engagement, car cette question dépasse le cadre de VIA, ou de l'industrie des chemins de fer en général.

M. Turner: Nous en revenons donc au même point. Personne ne fait quoi que ce soit pour les retraités de VIA. Je ne suis pas d'accord avec vous, monsieur. Je crois que quelqu'un doit en assumer la responsabilité.

Merci beaucoup, monsieur.

The Vice-Chairman: I want to thank Mr. Roberts for his presentation as well as his staff for having appeared this morning.

We will resume at 3.30 this afternoon. Merci beaucoup.

La séance est levée.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

The Vice-Chairman: Order, please. We shall now continue this morning's meeting. Before calling on different members of the Committee, Mr. Roberts, President of VIA Rail, has a short statement to make, and then we shall resume the questioning with Mr. Deniger.

M. J. F. Roberts (président et président du Conseil, VIA Rail Canada Inc.): Monsieur le président, je dois m'excuser de la réponse confuse que j'ai donnée à M. Ellis, ce matin, au sujet du service entre Belleville et Ottawa. Non seulement ai-je mal répondu, mais je crois avoir dit qu'on ajouterait un train entre Ottawa et Toronto. Ce n'est pas exact. À partir du 1^{er} juin, le train de l'après-midi, entre Ottawa et Toronto, bénéficiera d'un horaire amélioré, qui réduira de quelque 25 minutes le trajet actuel, grâce à l'élimination de certains arrêts et au fait que le train ne sera pas relié au train Montréal-Brockville, comme c'est le cas actuellement. Je m'excuse donc, monsieur le président, auprès de vous et des membres du Comité.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Roberts. Monsieur Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Roberts, you are undoubtedly the foremost expert concerning passenger trains in Canada. Recently, in Montreal, Mayor Drapeau resurrected one of his greatest futuristic projects, that is, the operation of a very high-speed train

[Text]

d'un train à très grande vitesse, que l'on appelle TGV, entre Mirabel et New York, une aventure qui coûterait plusieurs milliards de dollars. Je ne sais pas à qui! Avec M. Drapeau, on ne sait jamais si ça va être Montréal, Québec ou Ottawa qui va payer! Mais ça va sûrement être les contribuables au bout de la ligne... Monsieur Roberts, puisque vous êtes l'expert pour les trains à passagers, j'aimerais que vous me donniez vos impressions sur ce projet du maire Drapeau, projet qui est encore à l'étude. Est-ce que VIA Rail est impliquée dans cette étude? Est-ce que M. Drapeau vous en a parlé pour vous demander votre opinion sur ce concept-là, si oui, quelles recommandations lui avez-vous faites? Enfin qu'est-ce que vous en pensez de ce projet de M. Drapeau?

M. J. F. Roberts: Nous sommes très impliqués dans l'étude. Le maire Drapeau m'a parlé plusieurs fois d'un service de trains entre Mirabel et New York. Le trajet entre Mirabel et New York est à peu près de 410 milles, et ce TGV, ce fameux nouveau train qui sera en service en France cette année, va à la vitesse de 160 milles à l'heure, réellement. Alors, 160 milles à l'heure, pour 410 milles, cela fait 2 heures et demie de voyage à peu près. Or, je crois que par rail on ne peut pas rouler à 160 milles à l'heure...

M. Deniger: Pas ici, en tout cas!

M. J. F. Roberts: ... d'un bout à l'autre. Il y aurait des arrêts, je suppose, à Montréal, à Albany. Il faudrait ajouter une heure à la durée du trajet. On parle de la durée d'un trajet d'à peu près trois heures et demie. Naturellement, le service à partir de Mirabel, en remplacement de JFK, ce n'est pas le TGV qui va le faire.

M. Deniger: Je suis entièrement d'accord avec ce que vous dites, d'autant plus que la majeure partie de ce trajet-là se fait aux États-Unis, donc il faudrait avoir une entente avec les Américains. Et avec les restrictions budgétaires de M. Reagan, je ne pense pas qu'il soit prêt à investir plusieurs milliards de dollars pour une ligne de chemin de fer. A moins que VIA Rail subventionne le tout. Est-ce que vous êtes prêt à payer la note, monsieur Roberts, pour ce service? Est-ce que c'est dans vos priorités?

•1545

M. J. F. Roberts: VIA Rail a déjà pris ses décisions. On va recommander Montréal-Toronto avant de recommander Montréal-New York, naturellement.

M. Deniger: Sûrement.

Le train entre Paris et Lyon qui va être inauguré cet automne, est-ce que vous l'avez vu? Comment se compare ce train là avec le train Light, Rapid, Comfortable ce qu'on a commandé nous, ici, au Canada?

M. J. F. Roberts: D'abord, il n'y a doute, c'est un train électrique, dont la technique est très avancée. Un right of way a été assigné spécialement pour ce train. Il donnera, un des meilleurs services au monde si les Français peuvent l'exploiter selon les critères pour lesquels il a été établi. C'est très très bien, mais on ne pourrait pas s'en servir au Canada. Cela prendrait une voie spéciale avec de l'électrification et tout le reste.

M. Deniger: Mais, tout le problème des croisements étagés, j'imagine, pour des trains allant à une telle vitesse, comme

[Translation]

between Mirabel and New York, a venture which could cost us several billion dollars though I do not know who is to pay! Where Mr. Drapeau is concerned, we never know who is going to pay, whether it will be Montreal, Quebec or Ottawa! No doubt, however, the taxpayer will be paying in the end... Mr. Roberts, since you are the expert on passenger trains, would you tell me what you think of Mayor Drapeau's project, which is still under study? Is VIA Rail involved in this study? Has Mayor Drapeau consulted you concerning this concept, and if so, what recommendations did you make? Finally, what do you think of Mayor Drapeau's project?

Mr. J. F. Roberts: We are deeply involved in this study. Mayor Drapeau spoke to me several times concerning a train service between Mirabel and New York. The distance between these points is approximately 410 miles, and this famous new train which is to go into service in France this year, will travel at 160 miles per hour in fact. So, 160 miles an hour into 410 miles gives a two and a half hour trip or less. However, I do not believe that we can travel at 160 miles an hour on rail...

Mr. Deniger: Certainly not in Canada!

Mr. J. F. Roberts: ... constantly from one end of the line to the other. There are bound to be stops, I suppose, in Montreal and Albany. We should, therefore, add one hour to the trip. So we are looking at approximately three and a half hours. Naturally, I do not think that the VHST could cause Mirabel to replace JFK Airport.

Mr. Deniger: I could not agree more, particularly since the major part of the trip is in the United States, which would require an agreement with the Americans. In view of Mr. Reagan's budgetary restrictions, I do not believe that the United States would be ready to invest several billion dollars on a railroad line. Not unless VIA Rail subsidizes the whole project. Would you be ready to pay the bill for such a service, Mr. Roberts? Is this a priority item with you?

Mr. J. F. Roberts: VIA Rail has already made its decision. Obviously, we shall recommend a Montreal-Toronto route, before recommending a Montreal-New York route.

Mr. Deniger: Of course.

Have you seen this train which will start running between Paris and Lyons in the fall? How does it compare with the Light, Rapid, Comfortable train that was ordered for Canada?

Mr. J. F. Roberts: Of course, it is an electric train with very advanced technology. The train has been provided with a special right of way. It will provide one of the best services in the world, if the French can operate it according to the criteria established. It is an excellent train, but we could not use it in Canada. It would require a special electrified railroad, and all the other paraphernalia.

Mr. Deniger: But I do not believe that we are ready here in Canada to use such technology as elevated crossings, and the

[Texte]

l'Advance Warning System on n'est pas encore prêts pour ce genre de technologie-là ici.

M. J. F. Roberts: Non. Il nous faut un train comme le LRC qu'on peut exploiter sur les voies déjà existantes et qui serait capable de rouler à 200 kilomètres heure, ou 125 milles à l'heure, si on apportait les modifications nécessaires aux voies. C'est ce qu'on va recommander de faire dans le corridor, d'abord pour Montréal-Ottawa et ensuite Ottawa-Toronto.

M. Deniger: Récemment, à l'assemblée des actionnaires de Power Corporation, le président-directeur général du conseil d'administration, M. Paul Desmarais, déclarait que si le gouvernement lui donnait la subvention qu'il vous accorde à vous, comme président de VIA Rail, il aurait assez d'argent pour voyager par autobus tous les gens que vous voyagez et cela gratuitement. Vous avez répondu par une lettre parue dans *La Gazette*, c'est ce que j'ai vu en tout cas. Pourriez-vous, de façon assez concrète, nous dire quel était le reproche principal de M. Desmarais et quelle était votre réponse? Ce n'est pas la première fois qu'on entend cela, c'est un vieux refrain quand même, mais c'est d'actualité. Alors, j'aimerais avoir vos commentaires là-dessus.

M. J. F. Roberts: M. Desmarais a dit, comme vous vous venez de le dire, qu'on pourrait faire voyager tous ceux qui empruntent VIA Rail à l'heure actuelle et les faire voyager par autobus Voyageur. Je pense que M. Desmarais aurait des problèmes, parce que 6.5 millions de voyageurs ont voyagé avec nous l'année dernière de Halifax à Vancouver, soit d'un bout à l'autre du pays. Voyageur fait de l'exploitation dans la province de Québec seulement, soit dans l'est de Montréal, c'est-à-dire Voyageur dans l'est de Montréal et Voyageur Colonial dans l'ouest de Montréal. Ce que M. Desmarais voulait réellement dire c'est que les compagnies d'autobus ne recevraient aucune subvention, et cela est vrai. Mais, les autobus voyageurs exploitent un système qui est subventionné par les contribuables. En 1979, cela a coûté 5.5 milliards de dollars avec des revenus de 3 milliards de dollars et des pertes de 2.5 milliards de dollars. Si ce n'est pas une subvention, je ne sais pas ce que c'est.

•1550

M. Deniger: Vous avez sûrement dû faire une étude du marché pour savoir d'où proviennent vos clients. Vous avez eu une augmentation substantielle de votre achalandage. Vos nouveaux clients, s'avez-vous s'ils proviennent surtout de l'auto, de l'autobus ou de l'avion?

M. J. F. Roberts: On a, comme vous le savez, une expérience de fait entre Halifax et Yarmouth. Et c'est très contrôlé ce service-là. Avant que l'on fasse les changements, que l'on a effectués on avait 17 voyageurs par jour dans chaque direction, à peu près. A l'heure actuelle, la moyenne est de 130 voyageurs par jour dans chaque direction. On vient de compléter une étude de l'achalandage, et d'où les gens venaient. Entre Halifax et Yarmouth, 71 p. 100 venaient de l'automobile et 29 p. 100 de l'autobus.

M. Deniger: Est-ce un service qui existait depuis longtemps ou un nouveau service que vous avez mis sur pied?

M. J. F. Roberts: Non, c'est un service qui existait, mais nous avons changé l'horaire, pour que le train qui part de Yarmouth arrive à Halifax vers midi, et reporte vers 17 h 00

[Traduction]

advance warning system required for trains travelling at such a speed.

Mr. J. F. Roberts: No, we are not. Rather, we need a train like the LRC, which can be operated on existing rails, and which will travel at 200 kilometres an hour, or 125 miles an hour, with certain modifications to the rails. That, in fact, is what we have recommended first for the Montreal-Ottawa corridor, and then for the Ottawa-Toronto corridor.

Mr. Deniger: Recently, at a Power Corporation shareholders' annual meeting, the chairman of the board, Mr. Paul Desmarais, stated that if the government gave him the grants provided to you as president of VIA Rail, he would have enough money to carry on his buses all your actual passengers, and for free. You answered through an open letter in *The Gazette*, at least that is the one I saw. Could you tell us in very clear terms, what is Mr. Desmarais' principle criticism and what was your answer? It will not be the first time we hear such arguments, they are getting to be old saws, but they are topical. Could you give us your comments in this regard?

Mr. J. F. Roberts: Indeed, as you have stated, Mr. Desmarais has said that he could carry all existing VIA Rail passengers on his Voyageur buses. Mr. Desmarais would have some problems, since VIA Rail carried some 6.5 million passengers last year from Halifax to Vancouver, that is right across the country. Voyageur operates only in the Province of Quebec, that is Voyageur east of Montreal, and Voyageur Colonial west of Montreal. What Mr. Desmarais was pointing out, in fact, is that the bus companies do not get any form of subsidy, which is quite true. But the Voyageur buses constitute a system which is subsidized by the taxpayer. In 1979, it cost \$5.5 billion, with revenues of \$3 billion and losses of \$2.5 billion. If that is not subsidization, I really do not know what it could be.

Mr. Deniger: Surely, you must have made some marketing studies in order to establish your customer sources. But you have had a considerable increase in traffic. Where do your new customers come from, mostly from private cars, buses, or planes?

Mr. J. F. Roberts: As you know, we experimented with a very controlled run between Halifax and Yarmouth. Before we made certain changes, we had approximately 17 passengers per day each way. Now, the average is 130 passengers daily each way. We have just completed a traffic study, to determine passenger origin. Between Halifax and Yarmouth, 71 per cent come from private cars, and 29 per cent from the bus.

Mr. Deniger: Had that line been in service for a long time, or is it a new service that you established?

Mr. J. F. Roberts: No, it was an existing line, but we did change the timetable, so that the train leaving Yarmouth arrives in Halifax around noon, and returns to Yarmouth

[Text]

pour retourner à Yarmouth. Et tous les gens le long de la ligne vont à Halifax pour faire leurs achats, aller voir leur médecin, faire toutes sortes de choses.

M. Deniger: Quel est la durée du trajet en train entre Yarmouth et Halifax, approximativement?

M. J. F. Roberts: Il faudrait que je regarde l'horaire.

M. Deniger: Quelle est la distance?

M. J. F. Roberts: On pourrait passer à autre chose et revenir à cela plus tard.

M. Deniger: Je m'excuse, mais je n'ai pas compris ce que vous avez dit.

M. J. F. Roberts: Il me semble que c'est quatre heures.

M. Deniger: Quatre heures?

M. J. F. Roberts: A peu près.

M. Deniger: Vous avez ce matin, touché et je pense que c'est le sujet d'actualité, la relation qui existe entre le Canadien National, le Canadien Pacifique et VIA Rail. Mon collègue Bujold a même indiqué dans ses remarques préliminaires que la principale source de revenus pour le Canadien National d'après ses états financiers de 1980 proviennent de VIA Rail. Vous avez indiqué certaines craintes quant à l'ordonnance 63.13 pour laquelle je suis un peu familier. Ce qui m'inquiète un peu, dans vos remarques, sur le «cost order», c'est que si vous croyez que CN vous charge trop en vertu de cette ordonnance-là, j'imagine que vous n'êtes pas les seuls au pays! Parce que l'ordonnance 63.13 c'est non seulement pour vous, la compagnie VIA Rail qui utilisez un service du CN, mais pour tous les Canadiens qui envoient des marchandises d'un point A à un point B. Comme vous le savez, depuis la nouvelle loi sur les chemins de fer, les tarifs doivent être compensatoires. Donc, 6 p. 100 ou plus que les coûts réels. Les coûts réels sont fixés par 63.13. Si on vous charge trop cher à vous, j'imagine que l'on doit charger trop cher aussi à tous les gens qui se servent des trains. Et si l'on charge trop cher à tous les gens qui se servent des trains, et à vous, je ne peux pas comprendre pourquoi les profits des chemins de fer ne sont pas exorbitants. Et vous le savez bien, ils ne le sont pas. Alors, il y a un problème quelque part. Qu'est-ce que c'est d'après vous?

M. J. F. Roberts: Notre inquiétude, le problème ce n'est pas que peut-être les chemins de fer nous chargent trop cher. Le fait est que nous devons payer de 5 à 10 p. 100 de plus que l'inflation d'année en année. C'est cela qui est très difficile parce que dans notre situation, avec un ratio de .3, en ayant un 20 p. 100 d'augmentation dans les coûts, le levier est de 3½ sur 1, alors, on ne pourra jamais rencontrer cela du côté des revenus. Ce que je dis, c'est que tout notre budget vient de fédéral, or il y a la route et le rail. C'est là qu'on a des difficultés, parce qu'on prend des décisions au niveau fédéral sans tenir compte de la route. On ne peut pas parce que ce sont des budgets complètement différents, différentes juridictions.

• 1555

M. Deniger: Vous avez entièrement raison. Est-ce que vous avez fait ce même exposé aux ministres provinciaux des transports? Leur avez-vous dit qu'un des problèmes était justement ce manque de dialogue? Que vous ont-ils dit?

[Translation]

around 5 o'clock in the afternoon. People use the train now to go to Halifax to do their shopping, see their physician, all sorts of other things.

Mr. Deniger: How long is the trip between Yarmouth and Halifax at a guess?

Mr. J. F. Roberts: I would have to consult the timetables.

Mr. Deniger: What is the distance between the two points?

Mr. J. F. Roberts: Let us move onto something else and I will give you the answer later.

Mr. Deniger: I beg your pardon, I did not hear what you said.

Mr. J. F. Roberts: It is something around four hours.

Mr. Deniger: Four hours?

Mr. J. F. Roberts: Approximately.

Mr. Deniger: This morning, you talked about a very topical subject, the relationship between Canadian National, Canadian Pacific and VIA Rail. My colleague, Mr. Bujold, has indicated in fact in his preamble that the principle source of revenues for Canadian National for 1980 came from VIA Rail, according to the financial statements. You voiced certain fears concerning order 63.13, with which I am somewhat familiar. Your remarks concerning the cost order worried me somewhat, because if you think that CN under that order is charging you too much, I can assure you you are not alone in this country! In fact, order 63.13 applies not only to you, VIA Rail, which utilizes a-CN services, but to all Canadians who expedite goods between any two points. As you know, under the new Railway Act, fares must be compensatory; or 6 per cent or more over the real costs. The real costs are set under cost order 63.13. So if we are overcharging you, I imagine that we are also overcharging all people who utilize the trains. If we are overcharging all train customers, and your company, I cannot understand how the railroad profits are not in fact exorbitant. As you know very well, they are not. So there is some problem somewhere. Where do you think is the catch?

Mr. J. F. Roberts: Our concern, or problem, is not that the railways overcharge. The fact is that we must pay 5 per cent more than the inflation rate from one year to the other. Our great difficulty is that in our position, with a ratio of .3, if there is a 20 per cent increase in the costs, our factor is 3.33 to 1, so that we could never catch up to revenues. What I am saying is that our total budget comes from the federal government, and we have to pay for the route and the rail. The difficulty is that decisions taken at the federal level do not take the route into account. And this cannot be done since the estimates are totally different, belonging to different jurisdictions.

Mr. Deniger: You are absolutely right. Have you made this same presentation to the provincial Ministers of Transport? Did you tell them that one of the problems was in fact this lack of consultation? What was their answer?

[Texte]

M. J. F. Roberts: Ce qu'ils disent, selon moi, sauf ceux de la province d'Ontario et de la province d'Alberta, c'est que c'est un problème du fédéral; le rail, ce n'est pas un problème provincial, c'est un problème fédéral.

M. Deniger: Je ne sais pas s'ils diraient la même chose si on arrêta de subventionner les routes. Comme vous le savez, le fédéral subventionne énormément les routes. Évidemment, les gens ne le savent pas parce qu'il s'agit d'un de ces programmes de transfert de fonds que personne ne connaît, où le fédéral n'a pas encore la présence voulue.

Vous avez entièrement raison, monsieur Roberts, quand vous signalez cela. J'espère, et je vais conclure là-dessus parce que mon temps est écoulé, j'espère que le comité spécial qui va se pencher, sur les transferts de paiements du fédéral aux provinces va analyser ce cas particulier où le fédéral pourrait peut-être mieux servir le contribuable canadien qui voyage en affectant cet argent-là, à l'amélioration du service de trains de passagers plutôt qu'aux routes.

Merci, monsieur le président.

M. J. F. Roberts: Monsieur le président, il y aurait une dernière chose. Pour ce qui est de votre question sur le trajet de Halifax à Yarmouth, monsieur Deniger, c'est 5 heures et 20 minutes et c'est 348 kilomètres.

M. Deniger: Merci beaucoup.

Le vice-président: Merci, monsieur Roberts, monsieur Deniger.

Monsieur Ellis.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman. I have a long list of questions here and I hope we can get through them all this afternoon. I expected to be the first questioner this afternoon, as is the usual situation. I understand from you, Mr. Chairman, why the routine was changed, but I assume we will make that up later in the afternoon.

Now if I can, through the Chairman to Mr. Roberts, I understood from your opening statement that there will be no extra trains on the Ottawa-Toronto run, as opposed to what was said earlier this morning.

Mr. J. F. Roberts: It is complicated; it is really between Ottawa and Brockville that there will not be any extra trains. What happens is that there is an extra train between Montreal and Toronto.

Mr. Ellis: On the train between Ottawa and Toronto, No. 45, you anticipate making up by not stopping in Belleville, Cobourg and Oshawa, a total of 25 minutes.

Mr. J. F. Roberts: No. Plus the fact now that we combine No. 45 at Brockville with No. 55, and we will stop combining them at Brockville.

Mr. Ellis: Do I understand then that train No. 45 will not pick up at Brockville, Belleville, Cobourg and Oshawa? Is that what you are telling me?

Mr. J. F. Roberts: I am saying that it will not be combined with train No. 55.

Mr. Ellis: I could not care less.

Mr. J. F. Roberts: There is a passenger stop on a new schedule at Brockville.

[Traduction]

Mr. J. F. Roberts: Except for the Ministers of Transport of Ontario and Alberta, the other ministers say it is a federal problem; rail transportation is not a provincial problem but a federal problem.

Mr. Deniger: I wonder if they would say that if we were to stop subsidizing the roads. As you know, the federal government provides enormous road subsidies. Of course, people are not aware of this, since it is a part of the transfer payment programs, which nobody knows anything about, and where the federal government is not yet visible enough.

But you are absolutely right in pointing that out, Mr. Roberts. I will conclude my remarks, since my time is up, by expressing my hope that the special committee which is looking into fiscal arrangements between the federal government and the provinces, will analyse this particular situation whereby the federal government could much better serve the travelling Canadian taxpayer, by investing these funds in improving the rail passenger services rather than the roads.

Thank you, Mr. Chairman.

Mr. J. F. Roberts: Mr. Chairman, may I make one last comment. With respect to your question concerning the Halifax-Yarmouth service, Mr. Deniger, it takes 5 hours and 20 minutes, over 348 kilometres.

Mr. Deniger: Thank you very much.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Roberts, Mr. Deniger.

Mr. Ellis.

M. Ellis: Merci, monsieur le président. J'ai un grand nombre de questions, et j'espère pouvoir toutes les poser cet après-midi. Comme d'habitude, je pensais être le premier député sur la liste cet après-midi. Vous m'avez expliqué la raison du changement, monsieur le président, mais j'espère qu'on pourra se rattraper cet après-midi.

Si vous permettez, monsieur le président, monsieur Roberts, selon votre déclaration préliminaire, il n'y a aucun train supplémentaire entre Ottawa et Toronto, contrairement à ce que vous avez dit ce matin.

M. J. F. Roberts: C'est compliqué, en fait il n'y aura pas de train supplémentaire entre Ottawa et Brockville. C'est qu'en fait il y a un train supplémentaire entre Montréal et Toronto.

M. Ellis: Au sujet du train entre Ottawa et Toronto, le numéro 45, vous espérez gagner 25 minutes en tout sur le trajet, en n'arrêtant pas à Belleville, Cobourg et Oshawa.

M. J. F. Roberts: Non. En plus, en ce moment, nous relient à Brockville le train numéro 45 avec le numéro 55, ce qui ne se fera plus désormais.

M. Ellis: Vous dites donc que le train numéro 45 ne prendra plus de passagers à Brockville, Belleville, Cobourg et Oshawa? Est-ce bien ce que vous me dites?

M. J. F. Roberts: Je dis que le train ne sera pas relié au numéro 55.

M. Ellis: Je m'en fiche complètement.

M. J. F. Roberts: Selon le nouvel horaire, le train prendra des passagers à Brockville.

[Text]

Mr. Ellis: I could not care less whether it joins with another train or not. I am interested in knowing whether it will pick up passengers at Brockville, Belleville, Cobourg and Oshawa. Will it?

Mr. J. F. Roberts: There will be a passenger stop at Brockville.

Mr. Ellis: So really then we are just not picking up at Belleville, Cobourg and Oshawa?

Mr. J. F. Roberts: That is right.

Mr. Ellis: And we are saving 25 minutes?

Mr. J. F. Roberts: And we are stopping the consolidation with train No. 55 at Brockville. In total we save 25 minutes in the westward direction.

Mr. Ellis: Okay. I repeat again, so I can get it straight. We are dropping the pickups at Belleville, Cobourg and Oshawa, and we are saving 25 minutes.

• 1600

Mr. J. F. Roberts: It is not only that, Mr. Ellis, it is the fact that we will not be doing any switching at Brockville on that train, where the time is taken.

Mr. Ellis: We are not going to switch at Brockville, we are not going to switch at Napanee, we are not going to switch at Coboconk Corners; we are not going to switch anywhere. But when we take 45 from Ottawa to Toronto, we will not be picking up passengers at Belleville, Cobourg, or Oshawa, and we save 25 minutes.

Mr. J. F. Roberts: I have said we will not, Mr. Chairman, and I have said we will not make those passenger stops . . .

Mr. Ellis: That is right.

Mr. J. F. Roberts: . . . and in total we will save 25 minutes; but not just because we are eliminating the stops.

Mr. Ellis: We may, Mr. Chairman, save time for all kinds of extraneous reasons, but the fact is that we are taking three stops off and we are saving 25 minutes. Now, if we were to put those three stops back in, and do all the other things which are time saving, how much time would we lose? As I understand it, we are saving 25 minutes and we are taking out three stops.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Horsman.

Mr. B.E. Horsman (Vice-President, Operations, VIA Rail Canada Inc.): Roughly 5 minutes a stop between the VIA time and the stop at the stations; so the three stops in themselves are saving roughly 15 minutes.

Mr. Ellis: Right, and the dropping of the connection saves another 10 minutes, which means we save 25 minutes. I was being generous to you and I was going to let you have the full 25 minutes for three stops.

I suggest to you, Mr. Roberts, that for 25 minutes it is not worth it. You are antagonizing a whole lot of people who travel this train every day, and for the sake of—now—15 minutes, you are going to save on a trip from Ottawa to Toronto, which admittedly takes 6 hours and 15 minutes—you are going to make it now 6 hours, and you are going to miss

[Translation]

M. Ellis: Je me fiche bien que ce train soit relié à un autre train ou non. Ce qui m'intéresse, c'est de savoir si on prendra toujours des passagers à Brockville, Belleville, Cobourg et Oshawa. Est-ce le cas?

M. J. F. Roberts: Il y aura un arrêt à Brockville.

M. Ellis: Donc, vous cessez de prendre des passagers à Belleville, Cobourg et Oshawa?

M. J. F. Roberts: C'est juste.

M. Ellis: Vous gagnerez 25 minutes?

M. J. F. Roberts: Et nous cesserons de relier le train au numéro 55 à Brockville. En tout, nous gagnerons 25 minutes dans la direction ouest.

M. Ellis: Très bien. Je répète, pour en être certain. Nous éliminons les arrêts à Belleville, Cobourg et Oshawa, pour épargner 25 minutes.

M. J. F. Roberts: Ce n'est pas tout, monsieur Ellis, car nous épargnerons aussi du temps en évitant la manœuvre du train à Brockville.

M. Ellis: Il n'y aura donc de manœuvre ni à Brockville, ni à Napanee, ni à Coboconk Corners; on ne fera aucune manœuvre. Toutefois, le train numéro 45, d'Ottawa à Toronto, ne prendra aucun passager à Belleville, Cobourg et Oshawa, et on épargnera 25 minutes.

M. J. F. Roberts: Monsieur le président, effectivement, nous ne ferons aucun de ces arrêts . . .

M. Ellis: Précisément.

M. J. F. Roberts: . . . et en tout, nous épargnerons 25 minutes sur le trajet; mais pas seulement parce qu'on aura éliminé ces arrêts.

M. Ellis: Monsieur le président, on peut très bien épargner du temps pour toutes sortes de raisons accessoires, mais en fait, on éliminera trois arrêts pour gagner 25 minutes. Maintenant si on devait réintégrer ces trois arrêts, et faire tout ce que vous dites pour épargner du temps, combien de temps perdriions-nous? Selon moi, on épargne 25 minutes, en éliminant trois arrêts.

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur Horsman.

M. B. E. Horsman (vice-président, Opérations, VIA Rail Canada Inc.): A peu près 5 minutes entre l'horaire VIA et les arrêts aux gares; donc, les trois arrêts constituent une économie d'environ 15 minutes.

M. Ellis: Justement, et l'élimination de la connexion des deux trains épargne un autre dix minutes donc, pour un total de 25 minutes. J'ai tâché d'être généreux et de vous donner le bénéfice des 25 minutes pour les trois arrêts.

A mon sens, monsieur Roberts, ces économies de 25 minutes n'en valent pas la peine. Vous allez vous mettre à dos un grand nombre de personnes qui utilisent ce train tous les jours, afin d'épargner 15 minutes sur le trajet entre Ottawa et Toronto qui, bien sûr, dure six heures et quinze minutes. Vous ne mettez maintenant que six heures, mais vous allez éliminer

[Texte]

three stops along the way. To pick up those three stops, you are going to put another train on, 55, which travels over two-thirds of the route; the same route and the same time. Is that correct?

Mr. J. F. Roberts: What we are doing is we are making one move on June 1, Mr. Ellis . . .

Mr. Ellis: Yes, I realize that; and the other is on August 15.

Mr. J. F. Roberts: . . . and the second move is a move over the CP subdivision from Smiths Falls to Shannonville, which will remove another 1 hour to 1 hour and 15 minutes.

Mr. Ellis: Yes, but when is that going to happen?

Mr. J. F. Roberts: We will have completed the study by the fourth quarter of this year, and then it will be a case of implementing it.

Mr. Ellis: Let us forget about that, then, because that is not going to happen this year. Let us deal strictly with June 1 of this year. On June 1 of this year, we are going to save 15 minutes and we are going to put on another train, at approximately the same time, which is going to travel over two-thirds of the route 45 travels over; two-thirds of the route at approximately the same time. So for two-thirds of the route, we are going to have two trains travelling it, and for one-third of the route we are going to have one train.

Mr. J. F. Roberts: It is more than that, Mr. Ellis. It is a whole plan to improve—we know our business, Mr. Ellis. We have had a 41 per cent increase in the number of passengers carried in 1980 over 1976, and what we are doing between Ottawa and Toronto is improving the service for the majority of the people. We are not removing any trains from Belleville or Cobourg. What we are doing is reducing the stop on 45 and that stop will be made by 55, so there will be no reduction in service. It will mean a transfer from one train to another at Kingston to arrive in Belleville, and the same thing will happen in an easterly direction.

I said this morning that we apologize for having—I agree with you, the service to Belleville and Cobourg on that train will not be as good as it is now, but there will not be a reduction in trains, people will still be able to get from Cobourg and Belleville to Ottawa. We are improving the schedule immensely—25 minutes. If you tried to do that on improved track it would cost you millions of dollars. What we are trying to do is improve the service and we are going to try to do it with the least impact on the Canadian public. We have no alternative but to do that if we are going to improve the system in the country.

• 1605

Between Montreal and Toronto there are rules that are in effect that have been in effect for the last 50 years. These have been modified. When the rapidos went on, when the turbos went in, it did not make sense to have a four and a half hour schedule and change crews three times between Montreal and

[Traduction]

trois arrêts au cours du trajet. Pour réintégrer ces trois arrêts, vous ajouterez un autre train, le numéro 55, qui couvre deux tiers de la route; la même route qui demande le même temps de trajet. Est-ce juste?

M. J. F. Roberts: Nous ne ferons qu'un changement, le 1^{er} juin, monsieur Ellis . . .

M. Ellis: Oui, je le sais; un autre changement aura lieu le 15 août.

M. J. F. Roberts: . . . et le second changement est un déplacement à la ligne secondaire du CP entre Smiths Falls et Shannonville, qui épargnera une autre heure et quinze minutes, à peu près.

M. Ellis: D'accord, mais quand ce changement aura-t-il lieu?

M. J. F. Roberts: Nous en aurons terminé l'étude au cours du dernier trimestre de cette année, et ensuite il faudra mettre le plan à exécution.

M. Ellis: Laissons cette question de côté alors, car cela ne se fera pas cette année. Examinons seulement le changement qui aura lieu le 1^{er} juin de cette année. Ce jour-là, on épargnera 15 minutes en ajoutant un autre train, à peu près à la même heure, qui voyagera sur les deux-tiers du parcours du train numéro 45; donc deux-tiers de la route, à peu près en même temps. Sur ces deux-tiers de la route, il y aura deux trains, et pour l'autre tiers un seul.

M. J. F. Roberts: Ce changement suppose beaucoup plus de choses que cela, monsieur Ellis. Nous mettons en œuvre tout un plan d'améliorations . . . et nous connaissons notre affaire, monsieur Ellis. On a connu une augmentation de 41 p. 100 du nombre des voyageurs de 1976 à 1980, et les changements entre Ottawa et Toronto amélioreront le service pour la majorité des passagers. Nous n'éliminons aucun train à Belleville ou à Cobourg. Nous réduisons le nombre d'arrêts du train numéro 45, qui seront faits dorénavant par le numéro 55, pour éviter toute réduction de service. Il faudra changer de train à Kingston pour se rendre à Belleville, et ce sera la même chose vers Ottawa.

Ce matin, nous nous sommes excusés, car comme vous l'avez si bien dit, le service entre Belleville et Cobourg ne sera pas aussi bon qu'il l'est actuellement; toutefois, il n'y aura pas de réduction du nombre de trains, et les gens pourront toujours se rendre de Cobourg et Belleville à Ottawa. Nous avons déjà beaucoup amélioré l'horaire. L'écart est maintenant de 25 minutes. Si vous essayiez de faire la même chose en améliorant la voie ferrée, cela vous coûterait des millions de dollars. Ce que nous voulons faire, c'est améliorer le service en limitant au maximum l'incidence que cela aura auprès du public canadien. C'est d'ailleurs le seul moyen de procéder, si nous voulons améliorer le système ferroviaire du pays.

Pour ce qui est des trajets reliant Montréal et Toronto, des règlements sont en vigueur depuis 50 ans. Mais on les a quelque peu modifiés avec l'avènement des trains express et des turbotrans. En effet, il aurait été tout à fait insensé de prévoir un train toutes les quatre heures et demie et de

[Text]

Toronto and, therefore, there were special agreements made with the unions. It was understood by the unions that they could not have three crews for a journey of four and a half hours.

Technology is catching up to us, and what we have to do in terms of the whole passenger business is not a matter of turning on a switch and going from 100 miles an hour to 250 miles an hour or 10 miles an hour to 90 miles an hour but a gradual shift towards better service which, Mr. Chairman, is what we were trying to do between Ottawa and Toronto. I am very sorry about 45 and 46, but if we are going to improve the schedules we have to eliminate some stops. We have done it by having another train so that the total number of services that are serving Belleville and Cobourg will not be reduced, but we will still be able to have a train between Ottawa and Toronto that takes less than six hours and fifteen minutes. I cannot explain it any more than that, Mr. Chairman, Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Mr Chairman, with all due respect, I do not want to get you excited but you are not coming through, you are not coming through. I am asking some direct questions and I got five minutes of rhetoric. I am sorry, sir, but that is what I am getting.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): You have five minutes left.

Mr. Ellis: No, I have a lot more than that.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): You started at 3.55 p.m.

Mr. Ellis: And Twenty minutes for the opening . . .

The Acting Chairman (Mr. Deniger): No, not for a second round.

Mr. Ellis: This is the first round this afternoon.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): I will give you more time because there are not too many speakers.

Mr. Ellis: Whether this is the first round, the second round, the third or the fourth round, I am only on my first question and I have 15 ahead of me.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): I will put you down for a third round.

Mr. Ellis: Let us go back. What we have been told is that we are going to now save 15 minutes by dropping three stations; we have achieved that much. Let us turn around and go the other way. On the other way on train 46, are we also saving 15 minutes by doing away with three stops going easterly on 46; 15 minutes plus 10 at Brockville?

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Horsman.

Mr. Horsman: In the other direction when you net it all out we are saving 10 minutes due to the train operating in a different slot, different interference with other trains, that sort of thing.

[Translation]

changer l'équipage trois fois entre Montréal et Toronto. C'est pourquoi nous avons conclu des accords spéciaux avec les syndicats. Ces derniers ont bien compris que l'on ne pouvait pas prévoir trois équipages pour un voyage d'une durée de quatre heures et demie.

La technologie, certes ne cesse de faire des progrès, mais il ne suffit pas d'appuyer sur un bouton et de passer d'une vitesse de 100 milles à l'heure à une vitesse de 250 milles à l'heure, ou de 10 milles à l'heure à 90 milles à l'heure. Le changement doit être très progressif, et, monsieur le président, nous faisons de notre mieux pour améliorer le service entre Ottawa et Toronto. Ce qui se passe avec les lignes 45 et 46 est bien malheureux, et si nous voulons améliorer les horaires de train, nous devons éliminer un certain nombre d'arrêts. Nous avons déjà ajouté un train supplémentaire, afin que les services à Belleville et à Cobourg ne se trouvent pas réduits, mais nous continuerons d'assurer un service régulier Ottawa-Toronto, pour lequel la durée du voyage ne dépassera pas six heures et quart. Monsieur Ellis, voilà à peu près tout ce que je pourrais vous dire en guise d'explication.

M. Ellis: Avec tout le respect que je vous dois, et je ne voudrais pas que vous preniez cela mal, vous n'avez pas répondu à ma question. Je vous ai posé des questions très directes et vous m'avez fait un discours de cinq minutes. Je regrette, monsieur, mais cela ne me satisfait pas.

Le président suppléant (M. Deniger): Il vous reste encore cinq minutes.

M. Ellis: Non, il m'en reste beaucoup plus.

Le président suppléant (M. Deniger): Vous avez commencé à 15 h 55.

M. Ellis: Et 20 minutes ont été consacrées aux remarques préliminaires..

Le président suppléant (M. Deniger): Non, pas pour un deuxième tour.

M. Ellis: C'est le premier tour de l'après-midi.

Le président suppléant (M. Deniger): Je vais vous accorder quelques minutes de plus car il n'y a pas beaucoup de noms sur ma liste.

M. Ellis: Qu'il s'agisse du premier, du deuxième, du troisième, voire du quatrième tour, je n'en suis qu'à ma première question et j'en ai encore 15 à poser.

Le président suppléant (M. Deniger): Je vais inscrire votre nom pour un troisième tour.

M. Ellis: Revenons un petit peu en arrière. On nous a dit qu'on allait récupérer un quart d'heure en supprimant trois arrêts. Faisons maintenant le même trajet dans le sens contraire. Avec le train n° 46, on va récupérer un quart d'heure en supprimant trois arrêts. Cela donne 15 minutes plus 10 à Brockville, lorsque le train va en direction de l'est, n'est-ce pas?

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur Horsman.

M. Horsman: Si le train va dans l'autre sens, on économise 10 minutes parce qu'il n'emprunte pas la même voie et qu'il y a moins d'interruptions et de ralentissement dûs à d'autres trains, etc.

[Texte]

Mr. Ellis: Okay, so really we are not saving as much the other way.

Mr. Horsman: Not as much the other way, right.

Mr. Ellis: There is to be a train No. 56, I understand, that will pick up passengers on its way to Montreal, it will pick up passengers in Oshawa, Cobourg and Belleville and it will drop them on the platform in Kingston, and they then will get on train No. 46 to go to Ottawa?

Mr. Horsman: Right.

Mr. Ellis: Okay. We heard this morning that train No. 56 would pick those passengers up, as I recall the times—and I stand to be corrected—within nine minutes.

• 1610

Mr. Horsman: No.

Mr. Ellis: Okay, would you correct me on that, please?

Mr. Horsman: Train No. 56 will stop at Cobourg at 17 h 49 . . .

Mr. Ellis: Right.

Mr. Horsman: . . . at Belleville at 18 h 30.

Mr. Ellis: Right, and it gets into Kingston at what time?

Mr. Horsman: It gets into Kingston at 19 h 39.

Mr. Ellis: At 19 h 39?

Mr. Horsman: I am sorry, it gets into Kingston at 19 h 16. I am sorry.

Mr. Ellis: Okay, fine. I know those schedules are difficult to read and I appreciate the problem that you have. I have difficulty with them. Okay, it gets in at 19 h 16. By the way, what time does it leave Toronto, just out of curiosity?

Mr. Horsman: It leaves at 16 h 30.

Mr. Ellis: At 16 h 30, okay, and what time does No. 46 leave Toronto?

Mr. Horsman: At 17 h 10.

Mr. Ellis: At 17 h 10, 40 minutes later. Now that train coming from Toronto is going to get into Kingston at what time?

Mr. Horsman: At 19 h 39.

Mr. Ellis: Okay, at 19 h 39. Then train 56 is going to travel from Toronto to Kingston in two hours and forty-six minutes and train 46 is going to travel from Toronto to Kingston in two hours and thirty-nine minutes.

Mr. Horsman: Right.

Mr. Ellis: So it is actually going to get there seven minutes quicker than No. 46, so we have two stops in the middle. I do not think 46 stops at Oshawa, does it? I do not recall that it does.

Mr. Horsman: Yes, 46 will stop at Oshawa.

Mr. Ellis: But does it stop at Oshawa now? That is what I am trying to say to you.

Mr. Horsman: Does it stop at Oshawa now? Yes, it does.

[Traduction]

M. Ellis: Alors, on ne récupère pas autant de temps que lorsque le train va dans l'autre sens.

M. Horsman: C'est exact.

M. Ellis: Si j'ai bien compris, le train n° 56, à destination de Montréal, prendra des passagers à Oshawa, à Cobourg et à Belleville, qui débarqueront à Kingston pour prendre le train n° 46 qui les amènera à Ottawa.

M. Horsman: C'est exact.

M. Ellis: Très bien. Ce matin, on nous a dit, je pense, et vous me corrigerez si j'ai tort, que ces arrêts du train n° 56, pour prendre des passagers, demanderaient en tout neuf minutes.

M. Horsman: Non.

M. Ellis: Pourriez-vous alors m'expliquer exactement ce qui se passe?

M. Horsman: Le train n° 56 s'arrêtera à Cobourg à 17 h 49.

M. Ellis: Oui.

M. Horsman: . . . et à Belleville à 18 h 30.

M. Ellis: Oui. Et à quelle heure arrive-t-il à Kingston?

M. Horsman: Il arrive à Kingston à 19 h 39.

M. Ellis: A 19 h 39?

M. Horsman: Excusez-moi. Il arrive à Kingston à 19 h 16.

M. Ellis: D'accord. Je sais que ces horaires sont assez difficiles à déchiffrer et je comprends que vous ayez du mal. Je m'y perds toujours moi-même. Le train arrive donc à 19 h 16. Je vais maintenant vous poser une petite question par curiosité. A quelle heure le train quitte-t-il Toronto?

M. Horsman: A 16 h 30.

M. Ellis: D'accord. Et à quelle heure le train n° 46 quitte-t-il Toronto?

M. Horsman: A 17 h 10.

M. Ellis: A 17 h 10; donc 40 minutes plus tard. Et à quelle heure ce train en partance de Toronto arrivera-t-il à Kingston?

M. Horsman: A 19 h 39.

M. Ellis: Très bien; à 19 h 39. Par conséquent, le train n° 56 effectuera le parcours Toronto-Kingston en deux heures quarante-six minutes tandis que le train n° 46 le fera en deux heures trente-neuf minutes, n'est-ce pas?

M. Horsman: C'est exact.

M. Ellis: Il faudra donc au train n° 46 sept minutes de moins pour faire le parcours; il y a donc deux arrêts en plein milieu. Le train n° 46 ne s'arrête pas à Oshawa, n'est-ce pas? Si je ne m'abuse, il ne s'y arrête pas.

M. Horsman: Mais si, le train n° 46 s'arrêtera à Oshawa.

M. Ellis: Mais s'arrête-t-il à Oshawa à l'heure actuelle? C'est cela que j'aimerais savoir.

M. Horsman: Oui, ce train s'arrête déjà à Oshawa.

[Text]

Mr. Ellis: It does. So in the distance between Toronto and Kingston saving three stops, a train running along the tracks at almost exactly the same time, saves seven minutes.

Mr. Horsman: Let me just double-check if I could.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): While Mr. Horsman is double-checking, you have two minutes left.

Mr. Ellis: That is two minutes on the first round. I have a long way to go yet.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): That is on the second round. I will put you on the third round.

An hon. Member: You have not even got past Belleville and Cobourg.

Mr. Ellis: I have not even touched Smith Falls, Brockville, Napanee, Shannonville and the whole works of them.

Mr. Horsman: Seven minutes, that is right.

Mr. Ellis: Good. My mathematics is still pretty fair. Okay, now is it really worth having two trains travel over the same piece of track within seven minutes of one another, and one train stopping at three stops more than the other for the sake of seven minutes, when you could have a train a couple of hours apart and serve more people and give them better service?

Mr. Horsman: They are not within seven minutes of one another. They start off . . .

Mr. Ellis: They start off 40 minutes apart.

Mr. Horsman: And they are about 20 minutes apart roughly at Kingston, so they are not seven minutes apart.

Mr. Ellis: According to this they are exactly 13 minutes apart, no, they are 23 minutes apart, at Kingston.

Mr. Horsman: Right.

Mr. Ellis: Which means that the people who get on at Belleville have to wait in Kingston for 23 minutes to get on the train going to Ottawa.

Mr. J. F. Roberts: Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Yes, Mr. Roberts.

Mr. J. F. Roberts: One of the trains is an Ottawa train. The other one is a Montreal train. In the corridor we are also looking for capacity, and what we are saying is that we need those two trains.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I want to get the capacity right now.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Ellis, I will have to put you on third round for capacity, and right now go to Mr. Benjamin, because we want to give an equal opportunity to everyone. Mr. Benjamin.

Mr. Ellis: Put me on the fifth round, if you like, because I am going to be here for a while.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): That is okay. Mr. Benjamin.

[Translation]

M. Ellis: Ah bon. Par conséquent, pour le trajet Toronto-Kingston, ce train économise quelques minutes en éliminant trois arrêts, tandis qu'un autre train, qui fait le même parcours, a à peu près le même moment, économise sept minutes.

M. Horsman: Permettez-moi de vérifier.

Le président suppléant (M. Deniger): Je tiens à vous signaler, pendant que M. Horsman est en train de faire ses vérifications, qu'il vous reste encore deux minutes.

M. Ellis: Deux minutes pour le premier tour. J'ai encore beaucoup à dire.

Le président suppléant (M. Deniger): Nous en sommes au deuxième tour; je vais inscrire votre nom pour le troisième tour.

Une voix: Vous n'en êtes encore qu'à Belleville et à Cobourg.

M. Ellis: Je n'ai encore rien dit au sujet de Smith Falls, Brockville, Napanee, Shannonville et tout le reste.

M. Horsman: Vous avez raison. C'est bien sept minutes.

M. Ellis: Très bien. Cela prouve que je me débrouille toujours assez bien en calcul. Pensez-vous qu'il soit logique que deux trains parcourent la même distance, à sept minutes d'intervalle, l'un deux faisant trois arrêts de plus que l'autre et ce, pour une question de sept minutes? Ne serait-il pas préférable de faire partir le deuxième train deux heures plus tard? Cela vous permettrait d'assurer un meilleur service à une clientèle plus nombreuse?

M. Horsman: Il n'y a pas sept minutes d'écart entre les deux trains. Ils démarrent . . .

M. Ellis: A quarante minutes d'intervalle.

M. Horsman: Et à Kingston, l'écart entre l'arrivée des deux trains est d'environ vingt minutes, et non sept.

M. Ellis: D'après cet horaire, l'écart est de treize minutes, ou plutôt de 23 minutes à Kingston.

M. Horsman: C'est exact.

M. Ellis: Ce qui veut dire que les gens qui embarquent à Belleville doivent attendre 23 minutes à Kingston avant de monter à bord du train à destination d'Ottawa.

M. J. F. Roberts: Monsieur le président.

Le président suppléant (M. Deniger): Oui, monsieur Roberts.

M. J. F. Roberts: L'un des trains se dirige vers Ottawa, tandis que l'autre doit se rendre à Montréal. Ce qu'il faut examiner, c'est la capacité pour ce corridor. Ce que nous disons, c'est que nous avons besoin de ces deux trains.

M. Ellis: Monsieur le président, j'aimerais justement parler de cette question de capacité.

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur Ellis, je vais vous inscrire pour un troisième tour. Vous pourrez alors poser vos questions au sujet de la capacité du corridor. Je dois maintenant donner la parole à M. Benjamin. Il faut tout de même que chacun ait l'occasion de parler. Monsieur Benjamin.

M. Ellis: Inscrivez-moi donc pour un cinquième tour, car j'en ai pour un bon moment.

Le président suppléant (M. Deniger): Je veux bien. Monsieur Benjamin.

[Texte]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, before I get into questioning Mr. Roberts, I would like to assure Mr. Ellis that in operational terms of railroads it does make sense to have two trains, or more than two, following one behind the other, and they do not all stop at the same stations. I just spent 15 days on a Eurorail pass, Mr. Chairman, in four countries in Western Europe. It was not unusual, in fact it was the practice that trains would go right through cities of several hundred thousand population and not stop, but another train five or seven minutes later would stop; you had to make connections. I tell you, Mr. Chairman, they know how to move trains and how to move people; it is incredible. Particularly electrified, some diesel. I just spent two weeks on trains in six countries.

• 1615

Operationally, Mr. Chairman, I want to assure Mr. Ellis that I understand what Mr. Roberts is trying to get at; that while it does mean a change of trains, if those trains are on time the inconvenience is minimal. Now, if you have a helluva lot of luggage that, I appreciate, is a major problem. I went through that experience for two weeks and it was the one problem on the Eurorail pass.

VIA Rail could do a better job on baggage handling and transferring. For people who are carrying a fair amount of baggage and they check it, even if there is only a seven-minute difference in time, say at Kingston, when they are changing trains, the passenger can check his baggage at Cobourg, or whatever, and it gets handled for him and there is no problem. I noticed in those European countries when you check your baggage, even if the train only stopped at a station three or four minutes, the transfer was made of the baggage while the passenger leisurely got on with one handbag.

I think by adopting some of the methodology of the European train systems, VIA Rail can handle it with a minimum of inconvenience, provided you are on time, Mr. Roberts. If you are not on time you are going to hear more from Mr. Ellis.

Mr. Ellis: I take nine hours to come to Ottawa from Belleville, so I have some idea of what happens.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I just opened a topic this morning with Mr. Roberts regarding the high-speed corridor system, which is not only Quebec-Windsor but Ottawa-Mirabel. Has he had any discussions with the airlines about the inter-modal prospects, not only at Mirabel but other places, but let us use Mirabel as an example. For example, in London, England you can go to Victoria Station in downtown London, check your luggage, get your airline boarding pass, take the train out to Gatwick, get off the train 10 minutes before the flight leaves, or 15 minutes, and be on the aircraft without going through a regular baggage check-in at the airport. Have you had discussions with the airlines?

[Traduction]

M. Benjamin: Monsieur le président, avant de poser mes questions, j'aimerais signaler à M. Ellis que, du point de vue opérationnel, il est en effet tout à fait logique d'avoir deux trains ou plus qui se suivent de très près l'un derrière l'autre. D'autre part, ces trains ne s'arrêtent pas aux mêmes gares. Je viens de passer 15 jours en Europe et j'ai utilisé l'Eurailpass dans quatre pays d'Europe de l'Ouest. En fait, il est tout à fait habituel pour les trains européens de traverser des villes de plusieurs centaines de milliers d'habitants sans s'y arrêter alors qu'un train qui passe cinq ou sept minutes plus tard s'y arrête. Il y a toujours des correspondances. Je puis vous assurer, monsieur le président, qu'on sait comment faire circuler les trains en Europe et comment faire circuler les voyageurs. C'est vraiment incroyable. Surtout dans le cas où les voies ont été électrifiées ou dans le cas des locomotives diesels. J'ai passé deux semaines en train à traverser six pays d'Europe.

Du point de vue du fonctionnement de nos trains, monsieur le président, j'aimerais dire à M. Ellis que je comprends bien le but que recherche M. Roberts. Même si l'on doit changer de train, si les trains sont à l'heure, le dérangement est minime. Évidemment, dans le cas où l'on voyage avec beaucoup de bagages, cela peut poser des problèmes. J'ai fait l'expérience pendant les deux semaines de mon voyage et c'était là un des problèmes que j'ai rencontrés lorsque je me suis servi de ma carte Eurailpass.

VIA Rail pourrait peut-être améliorer la manutention des bagages et les correspondances. Les personnes qui sont munies de beaucoup de bagages pourraient très bien enregistrer ceux-ci et même s'il n'y a que cinq minutes pour changer de train à Kingston par exemple, leurs bagages les accompagneraient jusqu'à Cobourg sans problème. En Europe, quand on fait enregistrer ses bagages, même si le train ne s'arrête à une gare que trois ou quatre minutes, les bagages sont transférés et le voyageur se déplace à son aise.

En adoptant certaines méthodes européennes, VIA Rail pourrait résoudre beaucoup de problèmes, pourvu évidemment que ses trains soient à l'heure. Si vos trains ne sont pas à l'heure, monsieur Roberts, vous allez encore entendre M. Ellis se plaindre.

M. Ellis: Il me faut neuf heures pour venir à Ottawa en provenance de Belleville et je sais de quoi je parle.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai amorcé la question des corridors ultra-rapides non seulement entre Québec et Windsor mais entre Ottawa et Mirabel. Y a-t-il eu des discussions avec les lignes aériennes au sujet des possibilités intermodales non seulement à Mirabel, mais dans d'autres endroits? Par exemple, à Londres en Angleterre, on peut aller de la gare Victoria dans le centre de Londres, où l'on peut enregistrer ses bagages, obtenir sa carte d'embarquement pour l'avion, prendre le train vers Gatwick, descendre du train dix minutes avant le départ de l'avion sans avoir dû se présenter au contrôle normal des bagages à l'aéroport. Avez-vous eu des discussions sur quelque chose de ce genre avec les représentants des lignes aériennes?

[Text]

The other area I am thinking of, only as an illustration to be used in the rest of the country if we succeed, but that is another matter I will raise with you later today; for example, you check people in downtown Regina who come in on the train and head for the airport, you give them a boarding pass and check their luggage and the whole bit, have you had discussions with the airlines? Are they interested? Are they prepared to co-operate? Is the government or the Ministry of Transport giving any leadership in this area if you are going to really develop the corridor: Quebec-Windsor, including Ottawa and Mirabel?

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Roberts.

Mr. J. F. Roberts: Thank you, Mr. Chairman. We are now looking at the intercity corridor between Montreal and Toronto. That intercity corridor, as I said this morning, takes us by Mirabel, but we are not involved in any service to Mirabel; it is purely an intercity service. All I am saying is that the right of way, the corridor, would be in the vicinity of Mirabel and, presumably, there could be a connection from the intercity corridor to Mirabel airport.

Mr. Benjamin: A jitney bus service.

Mr. J. F. Roberts: At that time, there is no doubt, that in a place like central station, a train to an airport, then ideally you should be able to check your baggage, your tickets and everything else right at the station and proceed directly from the train to the aircraft. We have not had any lengthy discussions, although I have had talks with people, but the basic decision has to be a rapid transit system to an airport before you could really get into any serious discussion of that. If it is never done, then you do not have to worry about it, but there is no doubt that it would be the ideal situation.

• 1620

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the efforts of VIA... In fact, I hope the committee will note that for the first time, to my knowledge, in the history of transportation in Canada—certainly since before Confederation—there is at least one sector of the transportation industry trying to get all sectors of transportation, all modes, to co-operate. Competition is a myth in transportation. But if they work together they will not only do better themselves, they all also serve the public better.

If one were to forget about the competition theory in transportation, since it is a public utility which everybody has to use, I would like to ask Mr. Roberts if he believes it would be practical if the rail, bus and air industry got together under the aegis of the Ministry of Transport, or without the ministry—where they have internal combustion engines and jet engines for brains at the moment, but even with or without the ministry—to work out an integration of the different modes of transportation in terms of common ticketing, reservations, baggage check-ins, boarding passes and seat reservations, so that no matter what mode you started out on you could get a three-coupon ticket for bus, rail, air or whatever combination. Have you been having any kind of discussions or meetings with other modes of transportation, or with the ministry? Or is the

[Translation]

J'aimerais également vous parler plus tard dans la journée d'une autre question. Je vous donne simplement maintenant l'exemple suivant: celui de Regina, où l'on pourrait très bien arriver en train, et obtenir sa carte d'embarquement, enregistrer ses bagages, etc. en vue de prendre un avion? Les gens de l'aviation sont-ils intéressés par ce genre de choses, sont-ils prêts à collaborer? Le gouvernement ou le ministère des Transports adopte-t-il un rôle de chef de file en ce domaine? Va-t-on véritablement prévoir un corridor Québec-Windsor, Ottawa-Mirabel?

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur Roberts.

M. J. F. Roberts: Merci monsieur le président. Nous étudions à l'heure actuelle la possibilité d'un corridor interville entre Montréal et Toronto. Comme je l'ai dit ce matin, un tel corridor nous amène près de Mirabel. Cependant, nous ne prévoyons pas de desservir Mirabel. Il s'agit simplement d'un service intercity. Le corridor se trouverait, et c'est là tout ce que je dis, à proximité de Mirabel et il est possible qu'il y ait une bretelle qui permette d'arriver de ce corridor à l'aéroport de Mirabel.

M. Benjamin: Grâce à un service de bus rapide?

M. J. F. Roberts: A la gare centrale ou ailleurs, on devrait pouvoir avoir un train qui conduit à l'aéroport, enregistrer ses bagages, obtenir ses billets, etc. Nous n'avons pas eu de discussions approfondies sur la question. Cependant, la décision fondamentale est celle de mettre en place un système de transit rapide vers un aéroport avant de pouvoir véritablement discuter sérieusement de la question. L'un précède l'autre et il est certain que ce serait une situation idéale.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'espère que le Comité remarquera que pour la première fois, du moins à ma connaissance dans l'histoire du transport au Canada, depuis avant le début de la Confédération, il y a un secteur de l'industrie des transports qui essaye de promouvoir la coopération entre les différents modes. La concurrence est un mythe en matière de transport. S'il y a collaboration, ces différents moyens de transport amélioreront non seulement leurs profits, mais également les services qu'ils offrent au public.

En fait, si l'on voulait oublier cette question de la concurrence en matière de transport, puisqu'il s'agit d'un service d'utilité publique dont tout le monde se sert, j'aimerais demander à M. Roberts si, à son avis, il serait pratique que les trois moyens de transport, par chemin de fer, par bus et par avion, soient regroupés sous l'égide du ministère des Transports ou sans son aide? Croyez-vous qu'il serait possible d'intégrer ces différents moyens de transport, je veux parler par là du regroupement de différentes activités, par exemple l'émission des billets, les réservations, l'enregistrement des bagages, les cartes d'embarquement, les réservations de sièges, etc. De cette façon, peu importe le moyen de transport par lequel on commence, on pourrait toujours s'en servir. Avez-vous eu des discussions avec les représentants d'autres moyens de transport

[Texte]

ministry providing any leadership on this? Or what steps is VIA Rail taking?

Mr. J. F. Roberts: Thank you. You know, Mr. Benjamin, we are really trying to do this across the country. We have an agreement in principle now for Lévis station, for instance, where the province has a ferry across the St. Lawrence River between Quebec and Lévis. What is going to happen is that the second floor of the station will become a terminal for the ferry and we will have the local buses and taxis and that type of thing around the station. We are hoping to get some intercity bus service in Lévis. We still have to acquire that station.

Mr. Benjamin: That is another problem.

Mr. J. F. Roberts: We have the situation in Regina where we are still in discussion with the STC and the Saskatchewan government, and it is now before Cabinet. I do not think basically that it is STC, but Greyhound operates in that terminal and Greyhound has said that if we make the station an intermodal terminal they will not go with us, that type of thing. So that is the kind of thing we have been up against.

With respect to the airline, as you know, with our new reservation system RESERVIA, which we built with Air Canada, that whole agreement calls for an interconnection between the two. The interconnection would mean that we would have intermodal reservations across the country. That also brings up the possibility that VIA could be in the business of selling airline tickets or bus tickets, and the others could be the in rail ticket-selling business as well because there is no doubt that what you want to get at is one ticket from your origin to your destination, even if you took two or three or more modes. It should be all-inclusive and we should have through rates, but I do not think we can expect that tomorrow morning. It is a thing that is going to have to evolve because they have been separate entities, entirely separate entities, and there is difficulty in a meld such as that. I think we are having some success in places like Lévis, because we are dealing with a ferry company that is provincial owned, and there appears to be a willingness to exploit the advantages of that type of union.

• 1625

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am interested in Mr. Roberts' remarks. Twenty some years ago, when I was a CPR station agent, I used to sell tickets in the CPR railway station for rail, bus, steamships and air—multicoupon tickets—all the luggage was looked after, the whole bit. Now here you are starting all over again, 20 some years later, getting back into a system, or trying to get back into a system, that suits the service and convenience requirements of customers. We have lost all that in the name of the so-called competition theory in transportation. Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Roberts, and I will discuss this with him at another time as well, does he have any late news on progress on talks with the Saskatchewan Transportation Company? I will be in Regina on Monday and I intend to do some hell-raising, but is there any progress on that multimodal transportation centre there

[Traduction]

ou avec le ministère? Est-ce que ce dernier fait preuve de leadership en la matière? Quelles sont les dispositions que VIA Rail prend?

M. J. F. Roberts: Monsieur Benjamin, nous essayons de procéder de la façon dont nous parlons pour tout le pays. Nous avons une entente de principe avec la gare de Lévis où la province exploite un ferry entre Québec et Lévis sur le Saint-Laurent. Le deuxième étage de la gare deviendra une espèce de gare pour les traversiers, et les bus et les taxis de l'endroit seront regroupés autour de la gare également. Nous espérons avoir un service de bus interurbain à Lévis. Nous devons encore nous porter acquéreurs de cette gare cependant.

M. Benjamin: C'est une autre question.

M. J. F. Roberts: A Regina, nous sommes en train de discuter avec la Commission des transports de la Saskatchewan et le gouvernement de cette province et le Cabinet étudie à l'heure actuelle cette question. Cependant, c'est Greyhound qui exploite le terminus et cette société nous a mis en garde: au cas où nous voudrions transformer cette gare en terminus pour différents moyens de transport, Greyhound s'y opposerait. Ainsi donc, c'est le genre d'opposition que nous rencontrons à l'heure actuelle.

En ce qui concerne les avions, comme vous le savez, le nouveau système de réservation RESERVIA a été mis sur pied par Air Canada et par nous-mêmes afin d'établir une jonction entre les deux services. C'est une nouvelle ère de réservation des différentes sortes de moyens de transport qui s'amorce au pays et qui donnera sans doute la possibilité à VIA de vendre des billets d'avion, des billets d'autobus alors que les autres moyens de transport pourraient vendre des billets de train. Il est certain que le but à atteindre est d'avoir un billet du point de départ au point de destination même si l'on doit, pour faire le trajet, utiliser trois ou plusieurs moyens de transport différents. Il faudrait prévoir un tarif unique. Cependant, ce n'est pas pour demain. Il faudra que les choses se fassent progressivement étant donné les divers entités en cause. Je crois que si nous réussissons assez bien dans des endroits comme Lévis, c'est que nous traitons avec une société provinciale de traversier et qu'on semble vouloir tirer parti de ce genre de rapport.

M. Benjamin: Ce que M. Roberts a dit m'intéresse. En effet, il y a quelque vingt ans, lorsque j'étais agent à la gare des chemins de fer du CP, je vendais des billets pour les voyages par chemin de fer, autobus, bateau et avion et nous nous occupions de tout ce qui se rapportait aux bagages. Puis, voici que nous recommençons comme il y a vingt ans. Voici que nous essayons de nous occuper à nouveau des services aux clients. Nous avons donc perdu tout ce temps au nom de la prétendue théorie de la concurrence dans les transports. Monsieur le président, je voudrais demander à M. Roberts, et je discuterai avec lui à un autre moment de cette question, s'il a des nouvelles sur la façon dont progressent les pourparlers avec la Saskatchewan Transportation Company? J'irai lundi prochain à Regina et j'ai bien l'intention de les secouer... Est-ce que les pourparlers avancent avec cette société pour ce qui est

[Text]

with the Saskatchewan Transportation Company? And is it his view that Greyhound is a fly in the ointment? Since 40 per cent of the terminal operation of STC is Greyhound, is that part of the problem?

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Roberts.

Mr. J. F. Roberts: We understand that it is part of the problem. The other part of the problem is that STC say that they are not satisfied with the terminal design for Regina. What they would like to see is another look at the functional aspects of the station, of the proposed intermodal terminal. We have said that we are willing to go along with that and share in the study as long as it is completed by July 1, and they are ready to go along with it. The other thing is that they would like to see a greater return on the investment in the intermodal terminal. They have suggested that a look be taken to see if the return could be augmented. We said that we had no problems with that. In the meanwhile, we are proceeding with the acquisition of the land from Canadian Pacific.

Mr. Benjamin: I thought you had that done.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): You have two minutes, Mr. Benjamin.

Mr. J. F. Roberts: No. It is the detailed plans now; we have an agreement in principle, but it is the actual transfer of the land that has not been done yet because of the whole business of the exact dimensions, and that type of thing.

Mr. Benjamin: Okay. Mr. Chairman, here we have a classic example. I want to say to my colleagues that VIA Rail is looking at potential multimodal transportation centres at least 20, and maybe 30, locations from Moncton, New Brunswick to Vancouver. Here we have a classic situation where bus companies are now a fly in the ointment, including the government—owned one in Saskatchewan—and I do not mind saying that right here and now. It seems to me, Mr. Chairman, that the efforts of VIA Rail need some sort of firsthand personal attention of the ministry and the government to make this succeed. Every bus company—Greyhound, Voyageur, Colonial Coach Lines—has been to the Ministry of Transport complaining that they are losing money on their bus terminals and wanting a subsidy, the same as airport terminals. So, if we combine them into bus, rail and air terminals...? Why duplicate the costs that are passed on to the travelling public? This is an effort that VIA Rail, and only VIA Rail in the whole transportation industry in Canada, is trying to make. I want to compliment Mr. Roberts and all his board and officers.

[Translation]

du centre de transport multimodal? Est-ce que la société Greyhound crée des difficultés puisque 40 p. 100 des opérations au terminus de la Saskatchewan Transportation Company sont des opérations de la Greyhound?

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur Roberts.

M. J. F. Roberts: Nous croyons comprendre qu'en effet Greyhound crée des difficultés, mais il y a aussi le fait que la STC n'est pas satisfaite de la conception du terminus de Regina. La STC voudrait qu'on réexamine l'aspect fonctionnel de cette gare pour en faire un terminus intermodal. Nous avons indiqué que nous étions prêts à participer à cette étude du moment qu'elle soit terminée pour le 1^{er} juillet, et la STC est d'accord. D'autre part, la STC voudrait tirer un meilleur rendement de son investissement dans ce terminus intermodal et elle voudrait qu'on fasse une étude à ce sujet et nous sommes d'accord. Entretemps, nous faisons l'achat, auprès du CP, du terrain.

M. Benjamin: Je croyais que c'était fait.

Le président suppléant (M. Deniger): Il vous reste deux minutes, monsieur Benjamin.

M. J. F. Roberts: Non. Nous avons des difficultés avec les plans détaillés. Nous avons un accord de principe, mais le transfert effectif des terrains n'a pas encore été fait car on ne connaît pas encore quelles sont les dimensions exactes, etc.

M. Benjamin: D'accord. Monsieur le président, voici donc un exemple classique de ce qui se passe: je voudrais indiquer à mes collègues que VIA Rail essaie d'établir des centres de transport multimodal en 20, 30 endroits de Moncton au Nouveau-Brunswick à Vancouver. Or, ce sont les sociétés d'autocars, y compris celle qui est la propriété de la Saskatchewan, qui nous créent des difficultés et je n'hésite pas à le dire tout de suite. Il me semble, monsieur le président, que le ministère et le gouvernement devraient apporter une attention toute particulière à cette affaire pour qu'elle réussisse. Toutes les sociétés d'autocars, Greyhound, Voyageur, Colonial Coach Lines, etc., sont venues se plaindre auprès du ministère des Transports qu'elles perdaient de l'argent à leurs terminus et qu'elles voulaient obtenir une subvention comme en obtenaient les aéroports. Donc, en combinant tous ces terminus d'autocars, de chemins de fer et d'aéroports... Pourquoi accroître les coûts qui sont rejetés sur le dos des voyageurs; les coûts qui proviennent de ces doubles emplois? Il s'agit ici d'un effort fait par VIA Rail et il n'y a que VIA Rail, dans tout le secteur des transports du Canada qui fait un effort de ce genre. Aussi, je voudrais complimenter M. Roberts ainsi que son personnel pour cette entreprise.

• 1630

I think all of us have to pitch in to help on this, both at the federal level and in our respective provinces, with the other modes of transportation in order to make this succeed. They have been doing it in other countries for 20 or 30 years and we are sitting here like a bunch of dummies. We are causing extra costs to taxpayers, to governments and to the travelling public, and I hope, Mr. Chairman, that Regina happens to be a prototype. It just happens to be in my riding but it is a

Je crois qu'il faudra tous collaborer avec les autres moyens de transport, aussi bien au niveau fédéral que dans nos provinces respectives, si on veut que l'affaire réussisse. Les autres pays le font depuis vingt ou trente ans, et nous, nous n'avons jamais rien fait. Nous obligeons nos contribuables, les gouvernements et les voyageurs en général à payer plus cher, et j'espère monsieur le président que Regina servira d'exemple. Il se trouve que cette gare est située dans ma circonscription,

[Texte]

prototype from Moncton, New Brunswick, to Vancouver. That one in Regina has to succeed. So anything the committee and the government can do to help Mr. Roberts and the rest who are involved in that one will be of benefit to all the other locations across the country.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Corbin.

M. Corbin: Merci, monsieur le président.

Je voudrais saluer M. Roberts, lui dire que je m'appelle Eymard Corbin, et que je suis le député de Madawaska-Victoria. Sûrement, Edmundston doit éveiller un son de cloche dans son esprit, surtout si on veut parler de l'Océan Limitée.

Je n'ai pas l'intention aujourd'hui de faire le procès de M. Roberts. Je pense que je me suis vidé le cœur il y a quelques années. Je mange toujours ma rengaine cependant puisque ma région du Nouveau-Brunswick et celle au sud de moi, que mes collègues et moi représentons ici à la Chambre des communes, et les populations que nous représentons, sont dépourvues d'un service qu'elles considèrent essentiel... D'autant plus que tout ce vaste territoire du nord-ouest du Nouveau-Brunswick n'est toujours pas doté d'un service de transport aérien, bien que je sois confiant que ceci soit à la veille d'être solutionné une fois pour toutes.

Ma question, monsieur le président, porte sur le service de VIA Rail qui origine de Montréal, passe par Sherbrooke, l'État du Maine, dans un pays étranger qui s'appelle les États-Unis d'Amérique, je mets l'emphase là-dessus, et qui aboutit éventuellement à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick. Il y a, si j'ai bien compris, une étude de faite sur la décision originale de faire passer le train de passagers par le Maine, dans le but de voir s'il ne serait pas plus profitable de faire circuler ce train, ou des parties de train par le nord-ouest du Nouveau-Brunswick, la vallée du fleuve Saint-Laurent pour quand même arriver éventuellement à Saint-Jean au Nouveau-Brunswick. Est-ce que M. Roberts pourrait nous dire si, effectivement, une étude dans ce sens-là a été faite et, si oui, quelles en sont les conclusions? Que faut-il en retenir?

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur Roberts.

M. J. F. Roberts: Monsieur le président, monsieur Corbin, comme vous le savez le train atlantique, on l'appelle l'atlantique, entre Montréal et Halifax, en passant par Sherbrooke et Saint-Jean, a été inauguré après des études qui ont été faites par la Commission canadienne des transports. On nous a ordonné de le mettre en place. Il y a eu des discussions. Vous, M. Dionne et plusieurs personnes se demandent pourquoi le train passe par l'État du Maine au lieu de passer par le Canada. L'étude qu'on a faite, à VIA, une étude indépendante de n'importe qui... On a regardé ce que cela voudrait dire, prendre ce train-là et le faire passer par Pelletier, Edmundston, McGivney, Fredericton et Saint-Jean. La distance de plus qu'on aurait à faire serait d'à peu près 104 milles. Pour ce qui est du temps, il faudrait à peu près, il faut dire à peu près parce qu'on n'est pas allé aux chemins de fer pour avoir des horaires très précis, il faudrait à peu près une heure de plus.

[Traduction]

mais elle devra servir de prototype pour l'avenir de Moncton au Nouveau-Brunswick jusqu'à Vancouver. Il faut absolument que le projet réussisse à Regina. Tout ce que pourront faire le Comité et le gouvernement pour aider M. Roberts et les autres participants, aidera toutes les autres localités de partout au pays.

Le président suppléant (M. Deniger): Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Corbin.

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman.

I first want to greet Mr. Roberts, tell him that I am Eymard Corbin, and I am the member for Madawaska-Victoria. Surely Edmundston must ring a bell for him, especially at the mention of "Océan Limitée".

I do not intend to take Mr. Roberts to task today. I got all that off my chest a few years ago. My tune has not changed, however, since the region of New Brunswick, and that is south of mine, which my colleagues and I represent here in the House of Commons, and their populations are still without a train service which they consider essential... Moreover, that whole vast region of the northwest New Brunswick is still without any Air Transport service, although I am confident that that particular problem will soon be definitely solved.

Mr. Chairman, my questions concern the VIA Rail service originating in Montreal, through Sherbrooke, and the State of Maine, which is in a foreign country called the United States of America, a fact I wish to underline, and ending finally at Saint John, New Brunswick. If my information is correct, studies have been carried out concerning the original decision to run the passenger train through Maine, to see if it may not be more beneficial to run this train, or parts of it, through northwest New Brunswick, the St. Lawrence Valley, to finally end up in Saint John, New Brunswick. Can Mr. Roberts tell me, indeed, if such a study has been carried out, and if so, what conclusions were drawn? What were the important points of the study?

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Roberts.

Mr. J. F. Roberts: Mr. Chairman, Mr. Corbin, as you know, the Atlantic which runs between Montreal and Halifax, via Sherbrooke and Saint John, was established following studies of the Canadian Transport Commission. We were ordered to establish that particular service. There were discussions. Yourself, Mr. Dionne, and several others should have asked why the train must run through the State of Maine, rather than through Canada. In an independent study which VIA carried out, we looked at the implications of running this train, say, through Pelletier, Edmundston, McGivney, Fredericton and Saint John. The additional distance amounts to about 104 miles. As to time, we might require at a guess, and it can only be that since we have not consulted with the railways to establish a precise timetable, perhaps one hour more.

[Text]

• 1635

Pour la ligne entre McGivney et Fredericton, et même la jonction de Fredericton sur le Canadien Pacifique, il faudrait encourir des dépenses variant, grosso modo, d'une douzaine de millions de dollars à 25 millions de dollars. En descendant ce train-là entre Montréal et l'est de Lévis, avant d'aller vers Pelletier, on aurait naturellement un service en double parce qu'on a déjà l'Océan Limitée qui descend là. Ensuite, le potentiel de ce nouveau train-là ne serait pas aussi grand que le potentiel sur le trajet actuel. C'est pour cela que la Commission canadienne des transports avait recommandé ce service-là. Parce qu'il faudrait que les deux trains passent entre Montréal et Saint-André, l'endroit sur la subdivision de Montmagny où on s'en va vers Pelletier pour couper le nouveau raccordement. Alors, on aurait un service en double; c'est 104 milles de plus et au-delà d'une heure de plus. Les horaires, naturellement, ne seraient pas trop attrayants non plus à bien des endroits, comme à Edmundston.

M. Corbin: J'apprécie la qualité des explications que vous nous donnez. Est-ce que cette étude est récente?

M. J. F. Roberts: Je vais vous en faire parvenir une copie. Je vais faire cela pour M. Dionne et je vais vous en envoyer une copie.

M. Corbin: Justement, j'avais demandé à M. Dionne de vous transmettre cette requête. Je suis à l'origine de cette demande.

M. J. F. Roberts: Parfait.

M. Corbin: Monsieur le président, vous parlez, monsieur Roberts, de duplication de service entre Montréal et essentiellement Rivière-du-Loup. Je ne crois pas qu'on doive parler de duplication parce qu'il y a quand même l'Océan Limitée qui passe là. J'ai l'impression que le train ne fonctionne pas toujours à pleine capacité, que des locomotives pourraient tirer davantage de wagons. Ce qui nous intéresse dans toute cette partie du Nouveau-Brunswick-là, jusqu'à Fredericton, c'est essentiellement un service intérieur au Nouveau-Brunswick. Sans doubler le service de train de Rivière-du-Loup à Montréal dans les deux sens, si au moins il y avait un bon service régional de base qui nous raccorderait à Rivière-du-Loup ou près de Rivière-du-Loup à l'Océan Limitée ou à d'autres trains qui fonctionnent ou qui fonctionneraient éventuellement, les attentes de la population, je crois, seraient relativement satisfaites. Vous savez qu'il y avait, jusqu'à l'automne de 1979, un petit train Edmundston-Québec. On l'a enlevé en octobre 1979. Il ne reste plus maintenant pour le service de trains que le Dayniter entre Edmundston et Moncton et les gens craignent que même celui-là ne soit appelé à disparaître. Vous pourriez peut-être me rassurer là-dessus, vu que je relate le problème.

• 1640

M. J. F. Roberts: J'aimerais faire ça monsieur Corbin. Notre problème, c'est exactement ça. Il faut de l'argent et naturellement nous avons des contrats avec le ministre des transports pour chaque service que nous offrons. Le ministre est pris également avec le montant d'argent disponible. C'est un de nos problèmes.

[Translation]

For the line between McGivney and Fredericton or even Fredericton Junction, on the Canadian Pacific Rails, expenditures would amount to roughly \$12 million to \$25 million. Between Montreal and east of Lévis, before branching off towards Pelletier, we would of course duplicate the service provided by the Ocean Limited and others. Moreover, the potential traffic for such a new train would not be as high as the traffic on the existing route. That was in fact the reason for the Canadian Transport Commission's recommendation. In fact, the two trains would run between Montreal and Saint-André, the Montmagny subdivision where one branches off towards Pelletier in order to intersect to the new connection. So we would have duplication of service, the line would be 104 miles longer, and would take over an hour more. And of course the timings are not too attractive in such places as Edmundston.

Mr. Corbin: I am grateful for these very clear explanations. Is this a recent study?

Mr. J. F. Roberts: I will provide you with a copy. I have already given Mr. Dionne a copy, and I shall also send you one.

Mr. Corbin: In fact, I had asked Mr. Dionne to request a copy for me. I was the originator of that request.

Mr. J. F. Roberts: Very well.

Mr. Corbin: Mr. Chairman, Mr. Roberts, you say there would be duplication of service between Montreal and Rivière-du-Loup essentially. I do not think we should be discussing duplication, since the Ocean Limited does run through there. I am under the impression that the train is not always full, and that the locomotives could in fact pull a few more cars. What we are really looking for in that part of New Brunswick, right down to Fredericton, is in fact an internal service within New Brunswick. Without duplicating the train service between Rivière-du-Loup and Montreal, both directions, if at least we had a good basic regional service which would tie us in to Rivière-du-Loup, or close to that city where we could connect with the Ocean Limited and other trains, I think that on the whole, you would answer to some extent to the population's expectations. As you know, until the fall of 1979, there was a jitney train between Edmundston and Quebec. It was removed in October 1979. Now all we have left is the dayliner service between Edmundston and Moncton. And people are concerned that even that train might eventually be removed. Can you give me any assurance in this regard, since it is related to my problem.

Mr. J. F. Roberts: Mr. Corbin, I would like to do that. That is precisely our problem. It takes money, and of course we have contracts with the Minister of Transport for every service we provide. The Minister is also limited by the amount of money available. That is one of our problems.

[Texte]

La Commission canadienne des transports, quand elle a fait l'étude au complet, a recommandé que le service entre Edmundston et Québec soit supprimé. La raison, c'est que l'achalandage sur le train est très bas.

M. Corbin: Pour une raison bien simple, c'est que votre petit train mettait quatre fois plus de temps que ça prend pour faire le même trajet d'environ 200 milles en automobile du côté de Québec. Alors, vous avez forcément une concurrence avec l'automobile, vous avez la concurrence du service «Voyageur», encore une fois, qui vous entre dedans à 100 milles à l'heure. Il reste quand même que la population, chez moi, pense que si on avait ce service intérieur dans la vallée ce simple raccordement de Rivière-du-Loup en passant par Pelletier et Saint-André, ça pourrait devenir rentable. On ne semble pas partager nécessairement ce point de vue.

M. J. F. Roberts: Non, parce que c'est très difficile de raccorder à un point donné comme Saint-André un train qui vient d'Halifax. C'est très difficile parce que c'est un train local entre Edmundston Lévis et Québec, or on doit se fier sur un train qui vient d'Halifax. Si le train est en retard, on a des problèmes de services. Ce qu'on a essayé de faire, c'est de convaincre «Voyageur» de faire un service entre Edmundston et Rivière-du-Loup.

M. Corbin: Ça n'a pas marché?

M. J. F. Roberts: Ça n'a pas marché parce qu'ils ne sont pas intéressés. Ce n'est pas un problème fédéral, c'est un problème provincial à ce moment-là entre la province du Nouveau-Brunswick et celle de Québec. On a dit aux ministres des deux provinces qu'ils pouvaient obliger «Voyageur» à faire un service entre Edmundston et Rivière-du-Loup, or ils n'ont pas voulu le faire.

M. Corbin: Pourquoi n'ont-ils pas voulu? Est-ce qu'il y a des problèmes que nous pourrions surmonter au niveau politique, croyez-vous?

M. J. F. Roberts: Ça ne ferait pas de tort monsieur Corbin.

Le président suppléant (M. Deniger): Pour les politiciens plus que pour les grandes sociétés de la couronne! Vous avez trois minutes monsieur Corbin.

M. Corbin: Je vous remercie monsieur le président, vous êtes bien aimable.

Je vais donc conclure sur cette histoire de train dans la région. Monsieur Roberts, il n'y a donc pas de solution. A court terme, il n'y a pas de solution, et il n'y a pas d'espoir pour le train. C'est ce que je retiens de l'essentiel de votre remarque.

M. J. F. Roberts: Avec les enveloppes budgétaires que l'on a à l'heure actuelle, c'est vrai.

M. Corbin: Maintenant, j'avais un autre point que je voulais soulever dans le laps de temps qui me reste. C'est une question plus générale. La soi-disant crise énergétique a effectivement amené plus de monde à VIA Rail, au service passagers-rail, au point où vous êtes capables d'identifier cet accroissement de la clientèle directement imputable à la crise énergétique. Est-ce que vous êtes capables de mesurer ce phénomène?

M. J. F. Roberts: C'est très difficile. On sait que l'effet est assez considérable; on a 41 p. 100 d'augmentation en 1980 par

[Traduction]

When the Canadian Transport Commission did its comprehensive study, it recommended that service between Edmundston and Quebec City be withdrawn. The reason is that the traffic is not sufficient.

Mr. Corbin: For a very simple reason: your little train took four times as long as the same 200-mile trip by car on the Quebec side. So you are bound to be competing with cars, you are competing with «Voyageur» which gets you at 100 miles an hour. The fact remains that the people from my area believe that if an internal valley service were provided, if there were a simple connection with Rivière-du-Loup through Pelletier and Saint-André, the service could become profitable. You do not necessarily seem to share this point of view.

Mr. J. F. Roberts: No, because it is very difficult to make a train coming from Halifax connect with another at a place like Saint-André. It is very difficult because the train between Edmundston, Lévis and Quebec City is a local train, and we would have to rely on a train coming from Halifax. If that train was late, there would be service problems. What we tried to do was convince «Voyageur» to provide service between Edmundston and Rivière-du-Loup.

Mr. Corbin: It did not work?

Mr. J. F. Roberts: It did not work because they are just not interested. This is not a federal problem but a provincial problem, between New Brunswick and Quebec. We told the ministers from the two provinces that they could force «Voyageur» to provide service between Edmundston and Rivière-du-Loup, but they chose not to do so.

Mr. Corbin: Why did they not want to? Do you think that there are problems we could resolve at the political level?

Mr. J. F. Roberts: Mr. Corbin, that would not do any harm.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): It would not harm the politicians any more than the big Crown corporations! Mr. Corbin, you have three minutes.

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman, you are most kind.

That is it for my history of train service in the region. In other words, Mr. Roberts, there is no solution. In the short-term, there is no solution, there is no hope for train service. That is basically what I have retrained from your comments.

Mr. J. F. Roberts: With the budgetary envelopes we now have, that is true.

Mr. Corbin: Now there is another point I wanted to raise in the time I have left. It is a much more general question. The so-called energy crisis has in fact drawn more people to VIA Rail, to the railway's passenger service, to the point that you can identify the increase in customers directly attributable to the energy crisis. Can you measure that increase?

Mr. J. F. Roberts: That is very difficult. We know that the impact was considerable; for 1980 we had a 41 per cent

[Text]

rapport à 1976 et il n'y a pas de doute qu'une partie de cette augmentation est due à la crise énergétique.

Je crois cependant qu'il y a un problème politique qui s'en vient, si vous me permettez, monsieur Corbin. Le prix de l'essence, en Europe, est de \$4.50, \$5.00 le gallon. Je crois que l'on peut vendre la gazoline à ce prix parce que le citoyen a une autre manière de voyager. Il a un système public sur lequel il peut se fier.

• 1645

Mr. Corbin: Vous vous réferez au train, évidemment.

Mr. J. F. Roberts: Alors, les politiciens peuvent dire: «Si tu t'achètes de la gazoline, c'est parce que tu veux l'acheter. Si tu veux te déplacer d'un point à l'autre, tu as un système public pour le faire». Je crois qu'on s'en vient avec le même problème au Canada parce que, de plus en plus, plus le prix de la gazoline monte, plus le citoyen va se plaindre du coût des déplacements au Canada. Comme 90 p. 100 de tous nos voyages de moins de 500 milles sont faits au moyen de l'automobile privée, je crois que nous avons un problème politique.

Si nous n'augmentons pas notre système public, et si nous ne le rendons pas plus attrayant qu'il ne l'est à l'heure actuelle... C'est pour cela que nous essayons de pousser l'idée de l'intermodalité, afin que le système public devienne plus attrayant et que l'individu prenne la décision de prendre un réseau public au lieu de son automobile privée. Je crois que si nous en faisons pas cela et si nous continuons à nous fier à l'automobile privée de la façon qu'on le fait à l'heure actuelle, pour l'inter-cités, nous aurons six problèmes, des problèmes politiques. Parce que je ne sais pas à quel niveau sera le gallon d'essence au Canada, mais ce sera beaucoup plus haut que \$1.30 ou \$1.35, comme c'est le cas aujourd'hui.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Thank you, Mr. Roberts. Mr. Ellis, third round, 15 minutes.

Mr. Ellis: Thank you very much, Mr. Chairman. I had hoped I would not to get into this kind of detail but before I do let me say that I made a mistake in the calculations I did and Mr. Horsman backed me up on it and fortunately he caught it. Any time that the record shows seven minutes in the previous pages, it should have been 17 minutes. We will have to go to metric time, I guess, to make it easier.

Mr. Chairman, through you to Mr. Roberts, I just want to say first of all that I appreciate that there are times when running two trains on the same space makes sense. As a capitalist I do not have the kind of money that my socialist friend has to spend on two weeks in Europe to travel around in trains through six countries. I cannot do that. However, I have been on the European trains once in a while. But you do not have to go that far away; if you look at the subways in New York City you find that they do exactly the same thing. So I can understand that. However, I do not think it is true here.

What I want to do is to keep that 17 minutes in the background, and now go on to next year, at some point in time, when hopefully the train that goes between Toronto and Ottawa and Toronto, goes down the CP sub that crosses over the CN mainline at Shannonville. Now I am sure not 10 per cent of the people in the room besides Mr. Roberts and myself

[Translation]

increase over 1976, and there is no doubt that part of that increase was due to the energy crisis.

If I may, Mr. Corbin, I would like to say that I think we are going to run into a political problem. In Europe, the price of gas is \$4.50 or \$5 a gallon. I think gas can be sold at that price because the people have other ways of travelling. There are public transportation systems to rely on.

Mr. Corbin: You are obviously referring to the train.

Mr. J. F. Roberts: So the politicians can say that if one buys gasoline, it is because one wants to. If one wants to move from A to B, there is a public system at one's disposal. I think that the same problem is arising in Canada. With the price of gasoline going up, citizens are complaining more about the cost of travel in Canada. As 90 per cent of all our travelling under 500 miles is done in private automobiles, there is a political problem to be solved.

If we do not improve our public transportation systems and if we do not make them more attractive than they are at the moment... The very reason we have been pushing the idea of intermodal transport stems from the need to make public transportation more attractive, thus encouraging the individual to use public transit rather than his own private means of transportation. If we do not encourage people in this way and if we continue to rely on the private automobile as we do at the moment, there will be problems, political problems, for intercity transport. I do not know how much a gallon of gasoline will cost in Canada, but it is going to be a lot more than \$1.30 or \$1.35, the price we pay now.

Le président suppléant (M. Deniger): Merci, monsieur Roberts. Monsieur Ellis, vous avez 15 minutes au troisième tour.

M. Ellis: Merci beaucoup, monsieur le président. J'aurais espéré me passer de ce genre de détails. Toutefois, je dois d'abord signaler que j'ai fait une erreur de calcul, que M. Horsman a heureusement rattrapée. Là où il est dit 7 minutes dans les procès-verbaux, on aurait dû lire 17 minutes. Il faudra adopter le système métrique pour faciliter les choses.

Monsieur le président, par votre entremise, j'aimerais d'abord dire à M. Roberts qu'à certaines occasions, il est logique que deux trains roulent dans la même région. Comme capitaliste, je n'ai pas l'argent de mon ami socialiste qui lui permet de voyager en train pendant deux semaines dans 6 pays d'Europe. Je ne peux pas me le permettre. Toutefois, j'ai déjà eu l'occasion de prendre des trains en Europe. On n'est pas obligé d'aller si loin pour chercher nos exemples: le métro à New York est pareil. Donc, je peux comprendre. Toutefois, je ne crois pas que ce soit vrai ici.

Laissons de côté maintenant la question des 17 minutes pour passer à l'année prochaine, lorsque le train entre Toronto et Ottawa empruntera les voies auxiliaires du CP et traversera la voie principale exploitée par le CN à Shannonville. Or, je sais que même pas 10 p. 100 des gens dans cette pièce, sauf M.

[Texte]

know where Shannonville is, but it is a metropolitan part of Tyendinaga Township.

The Acting Chairman (M. Deniger): Is it in your riding?

Mr. Ellis: Yes, of course it is in my riding, you bet.

What will happen to the schedule when that train comes out of Ottawa and down to the CN mainline at about Shannonville, or perhaps closer to Belleville or somewhere in there where the two lines cross? What will happen to the schedule? Will that train not make any stops between Ottawa and Toronto? Since obviously it cannot stop at Kingston and you have already eliminated Belleville, Cobourg and Oshawa, will that make it no-stop between Ottawa and Toronto?

• 1650

Mr. Roberts: We have not taken the final decision on that, but it would make a minimum of stops. That is for sure. It may not make any stops at all between Shannonville and Toronto. I agree.

Mr. Ellis: Then I come to the point: How do the people travelling from Ottawa to Cobourg, Belleville and Oshawa get there?

Mr. Roberts: Well, we would have to look at just what we are going to do. Right now, we added the train between Montréal and Toronto. We found a way to get Belleville and Cobourg people to Ottawa, and what we are going to have to do is see what service we can give to Belleville and Cobourg. I cannot guarantee just what is going to happen right now. Going into Belleville, I agree with you that we bypass Kingston with that particular afternoon stop. I really do not know what is going to happen right now.

Mr. Ellis: In the reverse, those people who want to go to Ottawa from Oshawa, Cobourg and Belleville, to get to Ottawa—they are going to be overlooked, too.

Mr. Roberts: I am not saying they are going to be overlooked, Mr. Ellis. All I am saying is that I cannot answer your question right now as to just what is going to happen.

Mr. Ellis: But there is not another train . . .

Mr. Roberts: There is not one right now . . .

Mr. Ellis: No, that is right.

Mr. Roberts: . . . and there will not be one on June 1. I do not know what is going to happen next year.

Mr. Ellis: Then, it seems to me that the logical thing might well be to, instead of making Kingston the changeover point, perhaps make it Belleville.

I am now going to come to the problem of crews, and as we know, crews have changed in Belleville for 10, these many years. There will be a dislocation of some numbers. Mr. Hees used the figure of 150 this morning—it is a figure that, frankly, I gave him. But there is going to be about that many people dislocated. Normally, crew changes are made in that area. Rather than take people all the way to Kingston to make a change, when we know that Kingston is going to be dropped off that line next year, why would it not make some sense to

[Traduction]

Roberts et moi, connaissons Shannonville, mais il s'agit de la zone métropolitaine du canton de Tyendinaga.

Le président suppléant (M. Deniger): Se trouve-t-elle dans votre circonscription?

M. Ellis: Certes! Bien sûr.

Lorsque le train viendra d'Ottawa pour gagner la voie principale exploitée par le CN à la hauteur de Shannonville, ou, peut-être plus près de Belleville, que deviendra l'horaire? Comment sera l'horaire? Le train va-t-il faire des arrêts entre Ottawa et Toronto? Puisqu'il ne pourra pas manifestement s'arrêter à Kingston ni à Belleville, Cobourg et Oshawa, s'agira-t-il d'un train express entre Ottawa et Toronto?

M. Roberts: Nous n'avons pas pris de décision définitive, mais il y aurait un minimum d'arrêts. Il n'y aura peut-être pas d'arrêts entre Shannonville et Toronto.

M. Ellis: Mais la question se pose alors de savoir comment les gens qui voyagent d'Ottawa à Cobourg, Belleville et Oshawa arrivent là-bas?

M. Roberts: Il faudrait examiner ce que nous allons faire dans ce cas. Pour l'instant, nous avons ajouté ce train entre Montréal et Toronto. Nous avons trouvé un moyen d'amener les gens de Belleville et de Cobourg à Ottawa. Et ce qu'il va falloir faire, c'est voir quel service nous allons pouvoir donner à Belleville et à Cobourg. Je ne puis garantir pour l'instant ce qui va se produire. Je conviens avec vous que pour se rendre à Belleville, nous évitons Kingston avec cet arrêt dans l'après-midi. Je ne sais pas ce qui va se produire.

M. Ellis: Dans le sens contraire, les gens qui veulent se rendre d'Oshawa, de Cobourg et de Belleville à Ottawa, vont aussi être oubliés . . .

M. Roberts: Je ne dis pas cela, mais tout ce que je puis dire, c'est que je ne puis répondre tout de suite à votre question, c'est-à-dire que je ne puis vous dire exactement ce qui va se produire.

M. Ellis: Mais il n'y a pas d'autre train . . .

M. Roberts: Pas pour l'instant . . .

M. Ellis: Exact.

M. Roberts: . . . et il n'y en aura pas le 1^{er} juin. Par contre, je ne sais pas ce que nous aurons l'an prochain.

M. Ellis: Alors, il me semble qu'il serait logique au lieu d'utiliser Kingston comme point de changement d'utiliser Belleville.

J'en arrive maintenant à cette question d'équipage et, comme nous le savons, cela fait bien des années qu'on change d'équipage à Belleville. Il va donc y avoir des déplacements; on a mentionné le chiffre de 150 ce matin. Normalement, les changements d'équipage sont faits dans cette région. Donc, plutôt que d'amener les gens jusqu'à Kingston pour faire le changement, alors que nous savons qu'on va abandonner Kingston l'an prochain, pourquoi ne pas faire le changement à Belleville? La gare est là et les changements d'équipage se font

[Text]

make that change in Belleville? The station is there; the crew changes normally are made in Belleville. I tell you, frankly, Mr. Roberts, that you are going to have some very real problems with labour when you try to stop all crew changes in Belleville. Then in the ultimate, when you have the higher speed train, and I certainly compliment you . . .

As you recall, we spent, as I said, a good deal of time last November discussing the alternate routes that could happen. I suggested the Napanee run; you came back with the Shannonville run. It is probably a better line and I think that is probably a far better suggestion. Why would it not make sense when you are going to make a change right at Belleville, anyway—equating Belleville and Shannonville, since they are only seven or eight minutes apart on the rail—why would it not make some sense to make all of those changes in Belleville—the crew changes, the passenger changes, all at the same time?

Mr. J. F. Roberts: I really cannot answer that, Mr. Ellis. The reason is that those crews are a CN responsibility and I do not know what CN has in mind, in total. I do not know. We are not privy to what they have in mind as far as the available people are concerned.

However, in the whole question of the crew assignments, the existing assignments on some of the trains, with the exception of the Turbos and the Rápidos, have been in place really for decades—jeepers, 30, 40, 50 years. They were put in place to suit the transportation needs of the thirties to the fifties, I guess. As we increased the speed of the intercity trains, we no longer had the traditional steam locomotive where basically we change crews every 100 or 125 miles in the railroad, because that was considered an eight-hour day in the past.

• 1655

Mr. Ellis: I appreciate all of that.

Mr. J. F. Roberts: When the Canadian National brought the Rápidos in and then when they brought the Turbos in, it did not make sense to make all of those crew changes. So there were agreements reached with the organizations to have crews run through, and they run through Brockville and Belleville and to Toronto.

Mr. Ellis: They are the only trains that run through Belleville and do not make crew changes, the Rapido and the Turbo. And the Turbo, of course, goes right straight through. It does not stop anywhere on the line.

Mr. J. F. Roberts: Except at Kingston. The Turbo now stops at Kingston. After June 1 it will not stop at Kingston.

Mr. Ellis: Right. But the Rapido will continue to stop.

Mr. J. F. Roberts: Yes.

Mr. Ellis: And that is the only one that will stop there.

Mr. J. F. Roberts: Yes.

Mr. Ellis: Of the through trains.

Mr. J. F. Roberts: All the trains stop there.

Mr. Ellis: Yes, all the trains stop there.

Mr. J. F. Roberts: There is a morning Rapido and an afternoon Rapido.

[Translation]

normalement à Belleville. Je puis vous dire, monsieur Roberts, que vous allez vraiment avoir des difficultés avec le personnel lorsque vous allez cesser tous les changements d'équipage à Belleville. En fin de compte, lorsque vous aurez ces trains super-rapides, et je vous félicite très certainement . . .

Comme vous vous en souvenez, nous avons en novembre dernier passé pas mal de temps à discuter d'éventuels trajets de remplacement. J'avais proposé Napanee et vous aviez proposé Shannonville. Ce que vous avez proposé était probablement beaucoup mieux. Mais pourquoi ne pas faire le changement à Belleville, puisque Shannonville et Belleville ne sont qu'à sept ou huit minutes par train . . . Pourquoi ne pas faire tous ces changements d'équipage à Belleville pendant que les passagers changent de train?

M. J. F. Roberts: Je ne pourrais vous répondre à ce sujet, monsieur Ellis. La raison, c'est que ces équipes dépendent du CN et je ne sais pas en fait ce que le CN a l'intention de faire. Nous ne savons pas ce que le CN veut faire au point de vue personnel.

Cependant, toute cette question de l'affectation des équipages est établie dans le cas des trains, à l'exception des Turbos et des Rápidos, depuis des dizaines d'années . . . depuis 30, 40, 50 ans. Les affectations ont répondu aux besoins des années 30 aux années 50, je suppose. Mais nous avons augmenté la vitesse des trains et nous n'utilisons plus de locomotives à vapeur où il fallait changer les équipes tous les 100, 125 milles, car on considérait alors que cela constituait une journée de 8 heures.

M. Ellis: J'apprécie tout ce que vous me dites.

M. J. F. Roberts: Lorsque le CN a acheté des Rápidos, puis a mis en service les Turbos, ces nombreux changements d'équipe n'étaient plus justifiés. On en est donc arrivé à des accords avec les organismes pour que les équipes continuent à être les mêmes pour le trajet du train traversant Brockville, Belleville et allant jusqu'à Toronto.

M. Ellis: Ce sont les deux seuls trains qui passent par Belleville, mais qui ne font pas de changements d'équipes, soit le Rapido et le Turbo. Quant au Turbo, il ne s'arrête pas.

M. J. F. Roberts: A Kingston. Après le 1^{er} juin, il ne s'arrêtera plus à Kingston.

M. Ellis: D'accord, mais le Rapido continuera à s'y arrêter.

M. J. F. Roberts: Oui.

M. Ellis: Et c'est le seul qui s'arrête là.

M. J. F. Roberts: Oui.

M. Ellis: Des trains directs.

M. J. F. Roberts: Tous les trains s'arrêtent là.

M. Ellis: Oui.

M. J. F. Roberts: Il y a un Rapido le matin et un autre l'après-midi.

[Texte]

Mr. Ellis: That is right. But the Rapido will be the only one of the through trains that will stop there, and the Turbo will not stop at all.

Mr. J. F. Roberts: That is right, after June 1.

Mr. Ellis: After June 1. Yes, that is what we are talking about, yes.

Mr. J. F. Roberts: And the other thing is, a crew change stop takes seven or eight minutes.

Mr. Ellis: Seven minutes.

Mr. J. F. Roberts: Seven minutes.

Mr. Ellis: You do a brake test when you stop.

Mr. J. F. Roberts: And there reason for that is not only does the crew change—one crew gets off and the other crew gets on—but since the crew is changed then a brake test must be made.

Mr. Ellis: That is right.

Mr. J. F. Roberts: And you have to make sure that the brakes go on and go off. So that becomes a bit of a problem.

Now, there is another problem that we have. VIA is the company responsible for rail passengers in Canada and must assume this whole business of having people who are properly trained. About 75 to 80 per cent of our travel in the corridor is made up of coach passengers. As a matter of fact on some runs it is higher than that. We have train crews that are very conscientious, and all the rest of it, but the senior men tend to take the passenger trains in many instances. We get into our peak of peaks in the summertime and the senior men take off in the summertime. They have the seniority and they can do it. So then we take about a thousand employees from about 12,000 to 15,000 employees on various lists across the country and those persons have been on freight most of the year. And all of a sudden in your peak of peaks here they are; they get on the passenger train and they interface with the customer. And they are not properly trained to interface with that customer.

I am appearing before the Official Languages Committee next Tuesday morning. One of the problems is that we have to draw on all these people, therefore we cannot properly provide the service that we are supposed to provide under the law. So what we are saying is that what we want is a specialized group of people who are going to run our passenger trains.

Mr. Ellis: And you think running through Belleville and not bringing trains on at Belleville will make that difference.

Mr. J. F. Roberts: I am not saying that.

Mr. Ellis: That is what you will get to.

Mr. J. F. Roberts: All I am saying is that there is a pool of people and we are saying that as far as those trains are concerned, we do not want a crew change at Belleville because of the time involved and because of the plans that we have. Canadian National are saying, We have to have special agreements for every train that goes through Belleville, just about . . .

Mr. Ellis: Which is a lot of nonsense.

[Traduction]

M. Ellis: C'est exact, mais le Rapido sera le seul des trains directs qui s'arrêtera là, car le Turbo ne s'arrêtera nulle part.

M. J. F. Roberts: C'est exact après le 1^{er} juin.

M. Ellis: Après le 1^{er} juin. Et c'est ce dont nous parlons.

M. J. F. Roberts: Par ailleurs, un arrêt pour changement d'équipe prend de 7 à 8 minutes.

M. Ellis: Sept minutes.

M. J. F. Roberts: Sept minutes.

M. Ellis: Vous faites des essais de freins lorsque vous arrêtez.

M. J. F. Roberts: Une équipe quitte et une autre la remplace, mais puisqu'il y a changement d'équipe, on doit faire un essai de freins.

M. Ellis: C'est exact.

M. J. F. Roberts: Vous devez vous assurer que les freins sont serrés et desserrés. Et cela devient un problème.

Il y a une autre difficulté. VIA est la société qui a la responsabilité des voyageurs par chemins de fer au Canada et par conséquent, elle a la responsabilité de la formation adéquate de son personnel. Environ 75 à 80 p. 100 des voyages dans le corridor sont des services de passagers. Pour certains parcours, la proportion est même plus élevée. Nous avons des équipes extrêmement consciencieuses, etc., mais ce sont plutôt les plus expérimentés et les plus anciens qui s'occupent des trains de voyageurs, dans beaucoup de cas. Or, en été, ces personnes prennent leurs vacances et comme elles ont l'ancienneté, elles peuvent le faire. Alors, nous sommes obligés de les remplacer par environ 1,000 employés venant des 12,000 ou 15,000 qui sont affectés dans tout le pays pour le transport des marchandises. Donc, tout d'un coup, alors qu'il y a le maximum de voyageurs, ces équipes habituées à traiter des marchandises se trouvent en contact avec des clients et ils ne sont pas formés pour ce rôle.

Je vais comparaître devant le Comité des langues officielles et là, le problème, c'est que nous ne pouvons pas dans ce cas respecter les exigences de la Loi. Ce que nous voudrions donc c'est avoir un groupe spécialisé qui s'occuperait du service des voyageurs.

M. Ellis: Et vous croyez que traverser Belleville et ne pas faire de changements à Belleville changera quelque chose au problème . . .

M. J. F. Roberts: Ce n'est pas ce que je dis.

M. Ellis: C'est ce qui arrivera.

M. J. F. Roberts: Tout ce que je dis, c'est que nous avons une réserve de gens et que dans le cas de ces trains, nous ne pouvons pas faire de changement d'équipe à Belleville à cause de la perte de temps et à cause du plan que nous avons établi. Le CN nous dit que nous devons avoir des accords spéciaux pour chaque train qui traverse Belleville, c'est-à-dire . . .

M. Ellis: C'est insensé.

[Text]

Mr. J. F. Roberts: ... therefore, what we want to do is to transfer some of those people to Toronto. We are saying that, if you are going to do that, you are going to disrupt people and all the rest of it and we recommend—and, now, CN also is in favour—that the special agreement that was signed with the government, the unions and the railways with respect to the protection of people when VIA was created, and people were affected, apply to anyone that would be displaced in Belleville.

• 1700

Mr. Ellis: Which is what?

Mr. J. F. Roberts: There is a whole series of things with respect to ...

Mr. Ellis: The point is, working out of Belleville there are properly-trained crews and if you displace them—and I do not want to hear any nonsense that they are not properly trained—these are excellent people who have run passenger trains for years and years and years. I have had phone calls from those persons on freight trains who have been asked to go on passenger trains, and they do not want to go on passenger trains; they do not like to go on passenger trains. These are special individuals who work the passenger trains. I could name all of them because I travel with them regularly. They are trained to do that and I cannot see where not putting those crew changes on in Belleville is going to give you better service. In fact, it has to make for poorer service if you have to go out into Montreal and into Toronto and start trying to find those people who need training to run a passenger train. That seems to me to be ... CN people the train but VIA make the schedules up.

As I tried to point out a while ago, seven minutes in the schedule, such as we have been talking about, is surely not that critical. When you start running the train the other way, it seem to me you have an awful lot of problems, unless you put Belleville into the schedule.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Roberts.

Mr. J. F. Roberts: Mr. Chairman, all I can say is that it does not make sense to change crews at Belleville on a train leaving Ottawa, going to Toronto. If we have 6 hours and 15 minutes, now, and we are going to cut it down by some 25 minutes or so, and then we are going to cut it down again by one hour or one hour and a quarter or something like that, it does not make sense to change crews en route. The chances are that what is going to happen is that we are going to have faster trains; we are going to have better schedules and, basically, it does not make sense to change crews on a passenger train between Montreal and Toronto or between Ottawa and Toronto. What we are going to have to do is to try to change with the times and protect the people who are affected as much as we possibly can, but it is something we are going to have to face ... if really we are going to do something about the passenger services; that is all I am saying.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Your last question, Mr. Ellis.

Mr. Ellis: It will not be a question, Mr. Chairman but rather three brief statements.

[Translation]

M. J. F. Roberts: ... par conséquent, nous voulons qu'on transfère à Toronto ... Ce que nous disons, c'est que si vous procédez ainsi, vous allez créer des difficultés pour les gens et tout le reste et, par conséquent, nous recommandons que cet accord spécial, le CN est d'accord aussi, qui a été signé avec le gouvernement, les syndicats et les chemins de fer pour la protection des gens lorsque VIA a été créé, s'applique à tous ceux qui seraient déplacés dans le cas de Belleville.

M. Ellis: Et de quoi s'agit-il?

M. J. F. Roberts: Il y a toute une série de mesures en ce qui a trait ...

M. Ellis: Ma question, c'est qu'à Belleville, nous avons des équipes bien entraînées et si vous les déplacez—ne me dites pas qu'elles sont mal entraînées, cela fait des années que ces équipes s'occupent des trains de voyageurs. J'ai reçu des appels téléphoniques de ces personnes qui s'occupent des trains de marchandises et à qui on a demandé de s'occuper des trains de voyageurs; elles ne veulent pas s'occuper de ces trains. Ceux qui s'occupent des voyageurs sont formés à cette fin, et je le sais car je voyage régulièrement avec ces gens, et je ne vois pas comment, en supprimant ces changements à Belleville, le service sera meilleur. En fait, le service sera moins bon si vous devez vous rendre jusqu'à Montréal ou jusqu'à Toronto et chercher des gens pour les former en ce sens. Oui, c'est le personnel du CN qui s'occupe du train, mais c'est VIA qui fait les horaires.

Comme j'ai essayé de l'indiquer il y a quelque temps, sept minutes dans un horaire, ce n'est pas critique. Si vous procédez autrement, il me semble que vous allez avoir beaucoup d'ennuis à moins que vous ne prévoyez Belleville dans l'horaire.

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur Roberts.

M. J. F. Roberts: Monsieur le président, tout ce que je puis dire, c'est qu'il n'est pas raisonnable de changer d'équipes à Belleville dans le cas d'un train qui quitte Ottawa pour se rendre à Toronto. Actuellement, si le parcours dure 6 heures 15 minutes, et que nous voulons le réduire de 25 minutes, et que nous voulions encore le réduire d'une heure ou d'une heure et quart, etc., il n'est pas raisonnable de changer d'équipes en route. Il y a des chances pour que nous obtenions des trains plus rapides, et que nous ayons de meilleurs horaires et par conséquent, il ne serait pas indiqué de changer d'équipes pour un train de voyageurs qui se rend de Montréal à Toronto ou d'Ottawa à Toronto. Ce qu'il va falloir essayer de faire, c'est d'apporter des changements avec le temps et de causer le moins de désagréments possible aux gens si nous voulons améliorer le service voyageur.

Le président suppléant (M. Deniger): Ce sera votre dernière question, monsieur Ellis.

M. Ellis: Ce ne sera pas une question, mais plutôt trois brèves déclarations.

[Texte]

First of all, for many years, now passenger crews have got on at Belleville, taken a train to Ottawa, Montreal or Toronto, laid over and brought a train back, so it does not necessarily make sense that because a train runs from Toronto to Ottawa, the train that has to start in Toronto and go to Ottawa, because that is not a full day either and it has to come back in any event. That argument patently does not make sense.

Secondly, the service that we get in Belleville, now, is bad enough and, if you want to find out when a train is coming into Belleville, what you do is you phone to Toronto and you get an answer that is normally erroneous. I have tried it on every trip that I have made so far and every time I have made it, they have been wrong. You telephone Toronto to find out when the train is coming into Belleville, and they give you the wrong time. What they usually give you is the time that shows on the schedule and that is usually wrong.

Finally, I think—and this is the one question I would ask, Mr. Chairman—a study of the load in on the trains from the Belleville area, as opposed to the Kingston area, would show that, in fact, it would make an awful lot more sense to make a lot of these stops in Belleville rather than in Kingston.

I would very much like to have the loadings from these areas.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Roberts.

Mr. J. F. Roberts: We can provide those, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Thank you. Do you want to ask questions, Mr. Turner?

Mr. Turner: One short question, Mr. Roberts. Is it true that the CPR and the CNR are offering engineers \$20,000 or \$25,000 to take an early pension and retire early?

• 1705

Mr. J. F. Roberts: I do not know. I could not tell you because they are not our employees.

Mr. Turner: There is a system whereby you start in the yard; you come up through freight service, you go on a spare board and that is where you do passenger, you do freight and gain your experience. When a man goes on to freight service he is on that for many, many, years. Many will not go into passenger service because they are not willing to accept the responsibility of running at high speeds. They have not got the nerve, right?

Mr. J. F. Roberts: Right.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Thank you, Mr. Turner. I have Mr. Benjamin and Mr. Corbin on my list for the third round and, if it is possible according to the wishes of the committee, I would like to adjourn at 5.30 p.m., unless, Mr. Ellis, you would like to go for a fourth round.

Mr. Ellis: I think I will finish up.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I just want to get into a further matter which pertains to train operations. I appreciate

[Traduction]

Tout d'abord, depuis de nombreuses années, les équipes des trains de passagers montent à bord du train à Belleville, à destination d'Ottawa, de Montréal et de Toronto, puis restent en attente et prennent un train pour revenir. Il n'y a donc pas de raisons maintenant, parce que le train va de Toronto à Ottawa, qu'on ne fasse plus de même du fait qu'il n'y aurait pas une journée complète, et il doit revenir de toute façon.

En deuxième lieu, le service que nous avons maintenant à Belleville est suffisamment mauvais; en effet, il faut téléphoner à Toronto pour connaître l'heure d'arrivée du train à Belleville, et encore, on ne vous donne pas souvent le bon renseignement. Chaque fois que j'ai fait le voyage, on m'a donné la mauvaise heure. D'habitude, on vous donne l'heure qui est indiquée à l'horaire, et ce n'est pas la bonne heure.

En fin de compte, c'est là une question que je voudrais poser, une étude de la charge des trains dans la région de Belleville, comparativement à la région de Kingston, indiquerait qu'en fait, il serait beaucoup plus indiqué de faire une grande partie de ces arrêts à Belleville plutôt qu'à Kingston.

J'aimerais bien qu'on me donne des renseignements sur la charge de ces trains pour ces secteurs.

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur Roberts.

M. J. F. Roberts: Nous pourrions vous fournir ces renseignements, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Deniger): Merci. Est-ce que vous voulez poser des questions, monsieur Turner?

Mr. Turner: Je voudrais poser une courte question. Monsieur Roberts, est-il vrai que le CP et le CN offrent aux mécaniciens \$20,000 ou \$25,000 pour qu'ils prennent une retraite anticipée?

M. J. F. Roberts: Je l'ignore car il ne s'agit pas de nos employés.

M. Turner: Le système prévoit que les employés commencent par le triage pour passer ensuite au service des marchandises où ils sont mis en réserve, puis affectés au transport des passagers et aux marchandises où ils acquièrent de l'expérience. On reste en général longtemps au service des marchandises et bon nombre d'employés refusent d'entrer au service des passagers de crainte d'assumer les responsabilités qu'entraîne le transport à grande vitesse. Ils n'osent pas, n'est-ce pas?

M. J. F. Roberts: C'est bien cela.

Le président suppléant (M. Deniger): Merci, monsieur Turner. J'ai sur la liste des intervenants pour la troisième série de questions, MM. Benjamin et Corbin. Si les membres du Comité le veulent bien, j'aimerais pouvoir lever la séance à 17 h 30 à moins, monsieur Ellis, que vous voulez entamer une quatrième série de questions.

M. Ellis: Je pense que je vais en finir.

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais aborder une question relative au fonctionnement des chemins de fer. Je

[Text]

very much what Mr. Roberts has said about the operating rules as they apply to the former member of the railway brotherhoods. What was applicable in the fifties and sixties is no longer applicable now if you have faster trains, whether it is the eight-hour day or five-day week or whatever. Even the railway brotherhoods recognize this. I think Mr. Ellis will have to persuade his constituents who are in the running trades in Belleville, that the days of the intermediate changes of train crews are gone. I had to face up to that in my end of railroading in 1962. It is just a matter of fact. As long as the full protection of those people, is in place for the seniors who get early retirement or whatever else, then I think for the purposes of operating efficiency and to improve the viability of VIA Rail, it just has to go.

But there is another area which is the business of incentive, the need to attract people out of short haul air flights and out of their automobiles. It is not only energy efficiency and safety in environment, it has to do with the speed. If you have not seen it, Mr. Roberts, I have a copy of the transcontinental train schedule from 1892, which shows an average speed of 40 miles an hour. In 1981, the average speed is something in the range of 45 to 48 miles an hour.

I appreciate that the railroads have been throwing up to you, and to CTC, that you cannot mix high-speed passenger trains with slower-speed freight trains on single, or even double, tracks. Are you still getting that kind of an argument from the railroads? The reason I am asking that is because I have made a point over the past two weeks to watch high-speed passenger trains mixed with freight trains on single and double tracks in Germany, Austria, Switzerland, Italy. There seemed to be no problem; 100-to-125-mile per hour passenger trains and 40-to-50-mile an hour freight trains were mixed together on single and double tracks. Now, what are the prospects for increasing the speeds, reducing the timetable lengths of your transcontinental trains, let alone others? Are CN and CP still throwing up these arguments to you? What is the situation? What are the prospects for some significant improvement of shortening particularly the transcontinental schedules over the next year or so?

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Roberts.

Mr. J. F. Roberts: The rule that we have adopted in VIA is that we will not operate any faster than 95 miles an hour on a track where there is a mixture of freight and passenger traffic. While there are not too many, the reason some railways run freight trains with high speed passenger trains in Europe, is because the content, the carrying capacity of the freight car in Europe is 70 tons on 4 axles basically, while in Canada it is 100 tons.

Mr. Ellis: Actually it is greater than that.

Mr. J. F. Roberts: It is 263,000 pounds. All that weight on 4 axles. I have been on those railroads and the latest one is British Rail with their high speed trains. It is the second generation of the trains that move from London to Edinburgh. What they started to do was to run some of their special freight trains over some of the tracks that they were operating, at 125 miles an hour and they are reducing that practice. Even with their weights they are having problems keeping the track

[Translation]

comprends très bien la remarque de M. Roberts à propos des règles de fonctionnement applicables à l'ancien membre des Fraternités des employés de chemins de fer. Les temps ont bien changé depuis les années 50 et 60 et aujourd'hui les trains sont plus rapides, qu'il s'agisse d'une journée de 8 heures ou de la semaine de cinq jours. Même les fraternités l'admettent. A mon avis, M. Ellis devra persuader ses électeurs de Belleville qui font partie du personnel roulant que l'époque du roulement des équipes est bien révolue. J'ai bien dû m'y faire quand j'ai quitté les chemins de fer en 1962. Nous en sommes là aujourd'hui. Pour autant que les employés ayant un certain nombre d'années d'ancienneté et qui partent en préretraite soient pleinement protégés, il faudra bien changer le système pour améliorer l'efficacité et la rentabilité de VIA Rail.

Il faut aussi s'attirer la clientèle de ceux qui préfèrent généralement prendre l'avion pour un trajet assez court ou encore leur voiture. Ce n'est pas seulement la rentabilité énergétique et la sécurité du milieu qui est en cause, mais aussi la vitesse. Au cas où vous ne l'auriez pas vu, monsieur Roberts, j'ai avec moi un exemplaire des horaires des trains transcontinentaux depuis 1892 atteignant en moyenne une vitesse de 40 milles à l'heure. En 1981, elle est de l'ordre de 45 à 48 milles.

Je sais très bien que les chemins de fer vous ont fait valoir ainsi qu'à la CCT qu'il est impossible de faire rouler à la fois des trains de passagers à grande vitesse et des trains plus lents servant au transport des marchandises sur des voies uniques ou même doubles. Continue-t-on à vous présenter les mêmes arguments? Je vous pose la question car ces deux dernières semaines, j'ai vu des trains de passagers à grande vitesse roulant en même temps que des trains de marchandises sur des voies uniques et doubles en Allemagne, en Autriche, en Suisse et en Italie, sans problèmes. Les trains de passagers roulaient à 100 ou 125 milles à l'heure, les autres à 40 ou 50 milles. Envisage-t-on d'accroître la vitesse et de réduire la durée des trajets des trains transcontinentaux, sans parler des autres? Le CN et le CP vous présentent-ils toujours les mêmes arguments? Où en est-on? Comment pourrait-on améliorer considérablement le système ou raccourcir la durée du trajet des transcontinentaux d'ici l'année prochaine?

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur Roberts.

M. J. F. Roberts: A VIA, le règlement veut que la limite de vitesse soit de 95 milles à l'heure sur les voies où la circulation est mixte—marchandises et passagers. Si les Européens associent les deux genres de transport, c'est que les wagons de marchandises pèsent 70 tonnes et comportent quatre essieux alors qu'en général, au Canada, ils pèsent 100 tonnes.

M. Ellis: Bien plus, en fait.

M. J. F. Roberts: Deux cent soixante-trois mille livres, pour quatre essieux. J'y ai pris le train, la dernière fois en Grande-Bretagne où ils sont très rapides. Il s'agit de la deuxième génération de trains effectuant le trajet de Londres à Edimbourg. Ils ont commencé par faire rouler à 125 milles à l'heure certains de leurs trains spéciaux de marchandises mais le font de moins en moins. En effet, il est difficile de maintenir les voies parallèles à cause de la vitesse élevée et malgré le poids.

[*Texte*]

in line for high speed. So there is a real problem there. What we are saying is 95 miles an hour only.

• 1710

The Acting Chairman (Mr. Deniger): May I ask a supplementary? Are the freight trains as long? Are there as many units?

Mr. Benjamin: They run from 6 to 60 cars.

Mr. J. F. Roberts: The maximum train length is about 55 cars, they are much shorter than ours. And it is a 70-ton bed instead of a 100-ton bed.

Mr. Benjamin: Mr. Roberts, I am not asking for 150 miles per hour passenger trains. Your maximum speed of 95 miles an hour—there are very few stretches of track where you are going to be able to do that in Canada at the moment anyway, but even given that, with an average schedule of 45-48 miles an hour on your transcontinental runs, surely that could be up to 55 or 60 average, and stay under your 95 miles an hour maximum. What I am worrying about is that the railroads keep throwing up roadblocks to you because of their freight track.

Mr. J. F. Roberts: But part of it is understandable because the freight trains that you saw in Europe are much faster freight trains than we have in Canada. We have 100-car trains; on the Transcontinental we have 125-car trains. Those trains tend to stooge along at anywhere from 25 to 50 miles an hour; they are long brutes, and if you try to thread a passenger train through there, there are problems involved.

Now, whether the schedules we are now getting from the railways are the best schedules that we could get, is a big question mark. There was a choice of reducing the schedule of the western transcontinental by a minimum of five hours and that was the recommendation of the Canadian Transport Commission, but we could not get the railways to budget on a shortening of the schedule by five hours because our on-time performance was poor as it was. If we tried to shorten the schedule, force it, our on-time performance would have been worse. So we took the other alternative and we said; "All right then, let us lengthen the schedule" and we did it on one train by about seven hours in one direction; we put a window at Winnipeg and one at Calgary, and that has worked out tremendously well because now the eastern movement of the Transcontinental arrives in Montreal in the morning rather than in the evening. There are an awful lot of people, either from the Maritimes or going to the Maritimes, who use those trains and down on the Maritime train. As soon as the Transcontinental was late we would end up with those people in Central Station at one o'clock in the morning and two o'clock in the morning and all the rest of it.

So I guess the answer to your question is that we are not convinced we have the best schedule that the railways could give us under the circumstances. On the other hand, we know we cannot expect European schedules because of the different railway operating environment in Canada versus . . .

[*Traduction*]

Ils ont donc de réels problèmes. Nous préférons nous en tenir à 95 milles à l'heure au Canada.

Le président suppléant (M. Deniger): Puis-je poser une question supplémentaire? Les trains de marchandises y sont-ils aussi longs que les nôtres? Combien de wagons comportent-ils?

M. Benjamin: De 6 à 60 wagons.

M. J. F. Roberts: Chez nous, le maximum est de 55 wagons. Ils sont donc beaucoup plus courts que les nôtres. Ils pèsent aussi 70 tonnes au lieu de 100.

M. Benjamin: Monsieur Roberts, je ne vous demande pas de faire rouler les trains de passagers à 150 milles à l'heure. La vitesse maximale imposée au Canada est de 95 milles. Or, au Canada, pour l'instant, nous avons bien peu de tronçons où l'on pourrait atteindre cette vitesse. Les transcontinentaux parcourent en moyenne de 45 à 48 milles à l'heure, on pourrait certainement faire passer la vitesse moyenne à 55 ou 60, sans dépasser la vitesse maximale de 95 milles. Ce qui m'inquiète, c'est que les chemins de fer continuent à faire de l'obstruction à cause de leurs voies réservées au transport de marchandises.

M. J. F. Roberts: Cela se comprend un peu car les trains de marchandises que vous avez vus en Europe sont beaucoup plus rapides que les nôtres. Les wagons pèsent 100 tonnes chez nous et 125 pour les transcontinentaux. Ils ont déjà du mal à prendre de la vitesse à partir de 25 ou de 50 milles à l'heure; n'oublions pas qu'il s'agit d'énormes et pesants convois et que l'on peut s'attendre à des difficultés si l'on veut envoyer en même temps des trains de passagers.

Quant à savoir si les horaires des chemins de fer sont idéaux, c'est une autre question. On nous a donné la possibilité de réduire de cinq heures au minimum le parcours du transcontinental de l'Ouest; c'est la recommandation qui a été faite par la Commission canadienne des transports. Les chemins de fer s'y sont refusés car nous n'étions pas très ponctuels. Si nous avons été obligés de réduire la durée du trajet, notre ponctualité s'en serait encore ressentie davantage. Nous avons donc opté pour la solution inverse en allongeant la durée du parcours de 7 heures dans une direction. Nous avons installé un guichet à Winnipeg et un à Calgary, tout a très bien marché et aujourd'hui, le transcontinental en provenance de l'Ouest arrive à Montréal le matin et non plus le soir. Bon nombre de gens le prennent dans les Maritimes ou pour s'y rendre. Or, si le transcontinental avait du retard, tous les passagers se retrouveraient à une heure ou deux heures du matin à la gare centrale et cela nous poserait beaucoup de problèmes.

Donc, pour répondre à votre question, effectivement, l'horaire des chemins de fer n'est pas idéal, vu les circonstances. D'autre part, nous ne pouvons égaler les Européens, les conditions ferroviaires étant bien différentes au Canada . . .

[Text]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I think Mr. Roberts is being too apologetic for the railway because our roadbeds and our trackage are built for our multi-axle 120-ton cars. You see a 100- or 120-car freight or grain train that is moving, and I clocked them at 60-70 miles an hour, that track will carry a passenger train at 100 miles an hour like a dandy. That kind of trackage the railroads have put in for the purposes of those heavy freight trains. I think they are doing a job on you in terms of what you can have for schedules.

Mr. J. F. Roberts: I agree, but what has to be understood here is that the capacity of a line is not only dependent on the number of trains that you operate on that line but the differential between the slowest moving train and the fastest moving train.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Would you allow me a supplementary, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Yes, by all means.

• 1715

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Do you feel that you get a fair shake in terms of traffic movement from the dispatchers of the centralized traffic controls? Do you feel that they favour their employers, CN or CP, versus VIA? Or is it that the technology has not caught up with the length of the trains?

Mr. J. F. Roberts: Mr. Chairman, I said this morning that what we really needed in a VIA Rail Canada act was a stipulation in the legislation that passenger trains have right over freight trains.

An hon. Member: Exactly.

Mr. J. F. Roberts: And that is what you need, because if you leave it to the individual, of course there are some individuals who will say, well, in this case the passenger train takes the hole and the freight train will be given the right of way. If the passenger train had been that dispatcher's responsibility, in terms of many many things, then perhaps he would have given the right to the passenger train in that particular instance. So, there has to be something written someplace that says the passenger train has right over freight train.

Mr. Benjamin: Right. We have a situation where sometimes a carload of pigs gets priority over people.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Are those your closing remarks?

An hon. Member: Yes, we will keep fighting. We need new signals.

Mr. Ellis: May I put an intervention in? I do expect that Mr. Roberts is going to answer this. Would you guess that if the two major railway companies in Canada had full subsidization of passenger trains going into their pockets they would give the rail passenger service a whole lot better priority than they do now? I am saying that they give them 100 per cent.

[Translation]

M. Benjamin: Monsieur le président, à mon avis, M. Roberts se montre trop modeste à l'égard des chemins de fer canadiens: en effet, nos plates-formes et nos voies sont conçues pour des wagons de 120 tonnes à plusieurs essieux. Les trains de marchandise ou de transport de céréales pèsent de 100 à 120 tonnes; j'ai calculé qu'ils parcouraient de 60 à 70 milles à l'heure et un train de passagers peut, en empruntant cette même voie, parcourir très facilement 100 milles à l'heure. Les chemins de fer ont précisément posé ce genre de voies pour que les trains de marchandises lourds puissent les emprunter. Je pense qu'on se débrouille très bien si l'on tient compte des horaires.

M. J. F. Roberts: D'accord, mais il faut bien comprendre que la capacité d'une ligne de chemin de fer ne dépend pas seulement du nombre de trains qui l'empruntent, mais de la différence de vitesse entre le train le plus lent et le plus rapide.

Le président suppléant (M. Deniger): Puis-je poser une question supplémentaire, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Oui, certainement.

Le président suppléant (M. Deniger): Estimez-vous être traité équitablement, sur le plan de la circulation, par les répartiteurs des unités de contrôle centralisé? Favorisent-ils, à votre avis leurs employés, le CN ou le CP par rapport à VIA Rail? La technique n'est-elle pas au point étant donné la longueur des convois?

M. J. F. Roberts: Monsieur le président, j'ai dit ce matin que la loi fédérale sur les chemins de fer applicable à VIA Rail devrait stipuler que les trains de passagers ont la priorité sur les trains de marchandises.

Une voix: Exactement.

M. J. F. Roberts: Autrement certains feront ranger les trains de passagers et donneront la priorité aux convois de marchandises. Si les trains de marchandises relevaient à bon nombre d'égards des répartiteurs, alors peut-être ceux-ci leur donneraient-ils dans certains cas la priorité. Il faut donc bien stipuler quelque part que les trains de passagers ont la priorité sur les convois de marchandises.

M. Benjamin: Exactement. Il arrive dans certains cas que des trains transportant des porcs passent avant des trains de passagers.

Le président suppléant (M. Deniger): En avez-vous terminé?

Une voix: Oui, nous continuerons la lutte et nous avons besoin de nouveaux signaux.

M. Ellis: Puis-je intervenir? Je ne pense pas que M. Roberts va répondre à ma question: si l'on finançait entièrement les trains de passagers relevant des deux grandes sociétés de chemins de fer, estimez-vous que les passagers seraient mieux desservis et auraient la priorité? Supposons qu'on les finance intégralement.

[Texte]

Mr. J. F. Roberts: I was with Canadian National, I was in charge of one of the largest regions. I was in charge of CN's passenger business at one time. Mr. Corbin spoke of the Ocean through Edmunston; I had the job of removing it at that particular time.

Mr. Corbin: I remember. Everybody remembers.

Mr. J. F. Roberts: So, there is that point. But I was vice-president of a region, and the time that I spent on passenger services was not very great, because it is only a small portion of a big outfit. The one good thing about VIA is totally dedicated to the rail passenger services in Canada, and 100 per cent of your time is spent on that and it is not diluted by other things. That, I think, is critical.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Thank you.

Monsieur Corbin, une courte intervention.

M. Corbin: Oui, monsieur le président. C'est un point que j'avais pensé soulever mais c'est tellement bref et si la question a déjà été posée, coupez-moi les deux jambes, je lirai le procès-verbal. On page 1, Mr. Roberts, of your prepared statement, at the fifth paragraph you say that:

In 1980, the average occupancy rate on our trains was 52 per cent. This compares to 35 per cent in 1976 . . .

and so on and so forth. How can you establish that kind of rate? On what do you base the point of comparison? Because you are not talking about the same number of trains anymore, the same service, so how do you arrive at such a conclusion?

Mr. J. F. Roberts: It is the ratio of passenger miles to seat miles, the possible number of passengers you could have on that train expressed in the number of seats . . .

Mr. Corbin: Passenger miles to seat occupancy?

Mr. J. F. Roberts: To seat miles.

Mr. Corbin: Is that a valid basis . . .

Mr. J. F. Roberts: If you have 100 seats on the train you could put 100 passengers in that train and you would have an occupancy ratio of one, but what we have done is taken 52 per cent and we got 0.52.

Mr. Corbin: Do you take into account the times people are left standing up in the aisles?

Mr. J. F. Roberts: The point there is—take the trains in Europe, people stand on all trains in Europe, or just about all trains in Europe. The idea is that what you have to do is to try to match the demand to the supply. Sometimes you make a mistake.

M. Corbin: Merci, monsieur le président.

• 1720

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Merci, M. Corbin. Thank you, Mr. Roberts, for coming. We have had a very enthusiastic day. I feel we are very lucky to have someone who is as dynamic as you and who believes so much in the rail passenger service. I want to thank you and your witnesses for coming.

[Traduction]

M. J. F. Roberts: J'ai travaillé au Canadien National en tant que responsable des principales régions. A une certaine époque je me suis aussi occupé du service des passagers du CN. M. Corbin a parlé du train traversant Edmunston; je m'en suis occupé à l'époque.

M. Corbin: Je m'en souviens, comme tous et chacun.

M. J. F. Roberts: Votre argument est donc valable. J'ai aussi été vice-président d'une région, je ne suis pas resté très longtemps au service des passagers qui ne constitue qu'un secteur mineur d'un énorme ensemble. L'avantage de VIA Rail est que l'on se consacre essentiellement et intégralement au service de passagers au Canada. Voilà à mon avis un point important.

Le président suppléant (M. Deniger): Merci.

Mr. Corbin, a short remark.

Mr. Corbin: Yes, Mr. Chairman. I thought of raising this point, but it is a very short question and if it has already been put, cut me off and I will read the (Minutes). A la page 1, du cinquième paragraphe de votre déclaration, monsieur Roberts, vous dites et je vous cite:

En 1980 nos trains étant en moyenne occupés à 52 p. 100 par rapport à 35 p. 100 en 1976 . . .

etc. Comment avez-vous calculé ce taux et sur quelle comparaison vous êtes-vous fondé? Vous ne parlez plus du même nombre de trains, des mêmes services alors comment aboutissez-vous à une telle conclusion?

M. J. F. Roberts: Il s'agit du pourcentage de milles par passager par rapport au nombre de milles par siège: il s'agit du nombre de passagers pouvant embarquer dans ce train exprimé par le nombre de sièges . . .

M. Corbin: Le nombre de milles par passager par rapport aux sièges occupés?

M. J. F. Roberts: Aux milles par siège.

M. Corbin: Est-ce un point de comparaison valable?

M. J. F. Roberts: Si le train contient 100 sièges, vous pouvez y embarquer 100 passagers, le taux d'occupation est donc de 1 mais nous avons pris 52 p. 100 et nous obtenons 0.52

M. Corbin: Tenez-vous compte du nombre de gens restés debout dans les couloirs?

M. J. F. Roberts: Prenons les trains européens, par exemple. On trouve toujours des gens debout. Il faut essayer de faire correspondre la demande à l'offre. Quelques fois on commet des erreurs.

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman.

Le président suppléant (M. Deniger): Thank you, Mr. Corbin. Merci d'être venu, M. Roberts. Nous avons eu une journée très intéressante. Nous avons eu beaucoup de chance, à mon avis, d'accueillir quelqu'un aussi dynamique que vous et aussi convaincu de l'utilité des services ferroviaires de passagers. Je tiens à vous remercier, ainsi que vos témoins d'être venus.

[Text]

The next meeting will be Tuesday, May 26, at 8.00 p.m., when we shall resume consideration of Votes 1 and 5, Departmental Administration, with the Minister of Transport appearing.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, could you suggest the kind of motion that we would move under estimates that would help out VIA Rail on the way they are getting nailed by CP and CN on the operating agreement? Could we reduce CP and CN's other subsidies by . . . ?

The Acting Chairman (Mr. Deniger): If I was the permanent chairman, I would be willing to do something right now; but, since I would not want to pull rank, I will leave that to the permanent chairman.

The meeting is adjourned.

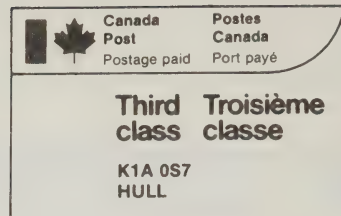
[Translation]

La prochaine séance se tiendra le mardi 26 mai à 20 h 00. Nous reprendront l'examen des crédits 1 et 5 sous la rubrique Administration centrale, c'est le ministre des Transports qui témoignera.

M. Benjamin: Monsieur le président, pourriez-vous proposer, lors de l'examen du budget une motion visant à aider VIA Rail pour l'empêcher d'être coincée par le CP et le CN relativement à l'entente d'exploitation? Pourrions-nous réduire les autres subventions consenties au CP et au CN de . . . ?

Le président suppléant (M. Deniger): Si j'étais président permanent, je serais tout à fait disposé à le faire dès maintenant, mais je ne tiens pas à commettre un impair et je préfère laisser au président permanent le soin d'en décider.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:

Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,

retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:

Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

At 9:45 a.m.

From VIA Rail Canada Inc.:

Mr. J. F. Roberts, President and Chairman;
Mr. J. P. Laroche, Vice-President, Human Resources.

At 3:30 p.m.

From VIA Rail Canada Inc.:

Mr. J. F. Roberts, President and Chairman;
Mr. B. E. Horsman, Vice-President, Operations.

A 9 h 45 du matin

De VIA Rail Canada Inc.:

M. J. F. Roberts, président du Conseil et directeur général;
M. J. P. Laroche, vice-président, Ressources humaines.

A 3 h 30 de l'après-midi

De VIA Rail Canada Inc.:

M. J. F. Roberts, président du Conseil et directeur général;
M. B. E. Horsman, vice-président, Exploitation.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 33

Fascicule n° 33

Tuesday, May 26, 1981

Le mardi 26 mai 1981

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on**Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1981-82
Votes 1 and 5—Departmental
Administration Program
under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1981-1982
Crédits 1 et 5—Programme de
l'administration centrale
sous la rubrique TRANSPORTS

INCLUDING:

The Sixth Report to the House

Y COMPRIS:

Le sixième rapport à la Chambre

APPEARING:

The Honourable Jean-Luc Pepin,
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Jean-Luc Pepin,
ministre des Transports

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. André Maltais

Messrs.

Anguish	Deniger
Benjamin	Dion
Bockstael	Dionne (<i>Chicoutimi</i>)
Bossy	Ellis
Corbin	Fisher

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. André Maltais

Messieurs

Gass	Scott (<i>Hamilton-Wentworth</i>)
Harquail	Towers
Mayer	Turner—(20)
McCuish	
McKenzie	

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Friday, May 22, 1981:

Mr. Bloomfield replaced Mr. Corbin.

On Monday, May 25, 1981:

Mr. McDermid replaced Mr. McKnight;

Mr. McCuish replaced Mr. Hees;

Mr. Gass replaced Mr. McCain.

On Tuesday, May 26, 1981:

Mr. Anguish replaced Mr. Skelly;

Mr. Scott (*Hamilton-Wentworth*) replaced Mr. McDermid;

Mr. Corbin replaced Mr. Campbell (*LaSalle*);

Mr. Dion replaced Mr. McRae;

Mr. Bossy replaced Mr. Bloomfield.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le vendredi 22 mai 1981:

M. Bloomfield remplace M. Corbin.

Le lundi 25 mai 1981:

M. McDermid remplace M. McKnight;

M. McCuish remplace M. Hees;

M. Gass remplace M. McCain.

Le mardi 26 mai 1981:

M. Anguish remplace M. Skelly;

M. Scott (*Hamilton-Wentworth*) remplace M. McDermid;

M. Corbin remplace M. Campbell (*LaSalle*);

M. Dion remplace M. McRae;

M. Bossy remplace M. Bloomfield.

REPORT TO THE HOUSE

Wednesday, May 27, 1981

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

SIXTH REPORT

In accordance with its Order of Reference of Thursday, February 26, 1981 your Committee has considered the Votes under Transport in the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1982, and reports the same.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32 and 33*) is tabled.

Respectfully submitted,

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le mercredi 27 mai 1981

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

SIXIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du jeudi 26 février 1981, votre Comité a étudié les crédits sous la rubrique Transports du Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982 et en fait rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicules n^{os} 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32 et 33*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président

Maurice A. Dionne

Chairman

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 26, 1981
(57)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:09 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Anguish, Benjamin, Bockstael, Bossy, Corbin, Deniger, Dion, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Fisher, Harquail, Maltais, Mayer, McKenzie, Scott (*Hamilton-Wentworth*) and Turner.

Appearing: The Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport.

Witness: Mr. Walter McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Department of Transport.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated February 26, 1981, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1982. (*See Minutes of Proceedings, March 26, 1981, Issue No. 24*).

By unanimous consent, the Committee reverted to Votes 1 and 5—Departmental Administration Program under TRANSPORT.

The Minister and the witness answered questions.

Mr. Anguish moved,—That the Department of Transport Estimates Vote 1 be reduced to \$1.

After debate, the question being put on the motion, it was negatived on the following division: YEAS: 2; NAYS: 10.

Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, 50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95, L100, 105 and 110 were carried.

Ordered.—That the Chairman report to the House the Main Estimates under TRANSPORT for the fiscal year ending March 31, 1982.

At 10:13 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 26 MAI 1981
(57)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 20 h 09, sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Anguish, Benjamin, Bockstael, Bossy, Corbin, Deniger, Dion, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Fisher, Harquail, Maltais, Mayer, McKenzie, Scott (*Hamilton-Wentworth*) et Turner.

Comparait: L'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports.

Témoin: M. Walter McLeish, administrateur, Administration canadienne du transport aérien, ministère des Transports.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 26 février 1981, portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982. (*Voir procès-verbal du 26 mars 1981, fascicule n° 24*).

Du consentement unanime, le Comité revient à l'étude des crédits 1 et 5—Programme de l'administration centrale sous la rubrique TRANSPORTS.

Le ministre et le témoin répondent aux questions.

M. Anguish propose,—Que le crédit 1 du Budget des dépenses du ministère des Transports soit réduit à \$1.

Après débat, la motion, mise aux voix, est rejetée par 10 voix contre 2.

Les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, 50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95, L100, 105 et 110 sont adoptés.

Il est ordonné.—Que le président fasse rapport à la chambre du Budget principal sous la rubrique TRANSPORTS, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982.

A 22 h 13, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, May 26, 1981

• 2011

[Texte]

The Chairman: We shall resume consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1982. With your consent, we shall revert to Votes 1 and 5, Departmental Administration Program under Transport.

TRANSPORT

A—Department—Departmental Administration Program
Vote 1—Departmental Administration—Operating expenditures—\$69,786,400

Vote 5—Departmental Administration—Capital expenditures—\$5,643,000

The Chairman: I want, at this moment, to welcome back to our committee the Minister of Transport, the Hon. Jean Luc Pepin, and I would ask him at this time to introduce the officials that he has with him and to make an opening statement, if he has one.

Honorable Jean Luc Pepin (Minister of Transport): Mr. Wilkins will be here in a few minutes. Mr. McLeish is here, Mr. Sinclair is here, Mr. Marsham is here and Mr. Mulder is here; and, of course, Mr. Bockstael, my extremely good, dedicated parliamentary secretary is also here.

The Chairman: I noticed.

Mr. Pepin: No statement, Mr. Chairman.

The Chairman: If the minister has no statement then I will proceed forthwith to the questioning of the minister. I want to advise members before I start that, in view of the large numbers of members, here, this evening, and since this is probably our last meeting on the main estimates, I would hope to wind up the questioning by 9.45 so that we will have an opportunity to deal with the estimates, so that we can make a report to the House, as I am sure all members want the committee to report. Therefore, I propose to limit questioning to 15 minutes per questioner, beginning with Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: On a point of order, before we start, Mr. Chairman. At the last meeting we had a discussion as to who is going to be speaking up for the rail pensioners in regard to their problem. We get repeated reference from the spokesman from the Ministry of Transport that it has nothing to do with them, that it comes under the Ministry of Labour, and as I understand, this committee has agreed to allow these pension organization to appear before us, as they have in the past. So I would like to get this clarified as to what we are going to do with their reports or recommendations or requests when they come before this committee. What is the plan to do with their requests, with their problems and their measely pension increases and so forth, and if it has got nothing to do with the Ministry of Transport, then I do not understand how we have agreed to allow them to come before this committee. So would you explain to me as to why we are having them here and if we

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 26 mai 1981

[Traduction]

Le président: Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi portant sur le budget principal des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982. Si vous y consentez, nous reprendrons les crédits 1 et 5, Programme de l'administration centrale, ministère des Transports.

TRANSPORT

A—Ministère—Programme de l'administration centrale
Crédit 1—Administration centrale—Dépenses de fonctionnement . . . \$69,786,400

Crédit 5—Administration centrale—Dépenses en capital . . . \$5,643,000.

Le président: J'aimerais maintenant souhaiter à nouveau la bienvenue au ministre des Transports, l'honorable Jean-Luc Pepin, à qui je demanderais de nos présenter les collaborateurs qui l'accompagnent et de faire sa déclaration, s'il en a une.

L'honorable Jean-Luc Pepin (Ministre des Transports): M. Wilkins arrivera dans quelques instants. M. McLeish est présent, M. Sinclair est présent, M. Marsham et Mulder le sont aussi; et bien sûr, M. Bockstael, mon secrétaire parlementaire extrêmement compétent et dévoué est également présent.

Le président: Je l'avais remarqué.

M. Pepin: Je n'ai aucune déclaration, monsieur le président.

Le président: Puisque le ministre n'a aucune déclaration, je vais immédiatement ouvrir la période des questions. Avant de commencer cependant, j'aimerais prévenir les membres du Comité que vu le grand nombre de membres présents ce soir, et puisque c'est probablement notre dernière réunion sur le budget des dépenses, j'espère que nous en aurons terminé à 21 h 45 de façon à pouvoir voter le budget des dépenses et en faire rapport à la Chambre ainsi que le souhaitent, j'en suis persuadé, tous les membres du Comité. Par conséquent, je me propose de limiter à 15 minutes par intervenant le tour de chacun, en commençant par M. McKenzie.

M. McKenzie: Avant de commencer, monsieur le président, j'aimerais invoquer le règlement. A notre dernière réunion, nous avons discuté de la question de savoir qui allait se faire le porte-parole des retraités des chemins de fer. Le porte-parole du ministère des Transports répète à qui veut l'entendre que cela n'a rien à voir avec lui mais relève plutôt du ministère du Travail et si je comprends bien, le Comité a convenu de permettre aux organismes qui représentent les retraités de comparaître comme cela s'est fait par le passé. J'aimerais donc avoir des précisions sur ce que nous avons l'intention de faire de leur rapport, recommandations ou demandes lorsqu'ils comparaitront devant nous. Qu'avons-nous l'intention de faire de leurs demandes, de leurs problèmes et des maigres augmentations de retraite qu'ils reçoivent, etc, car si la question n'a rien à voir avec le ministère des Transports, alors j'arrive mal à voir comment nous pouvons leur permettre de comparaître devant

[Text]

are going to have them, when they write and request to come, what are we going to do with their problem?

The Chairman: Mr. McKenzie, the pensions to which you refer are, as I understand it, private pension plans contributed to by the employees and the employers and I do not have any argument with the statement that the department, itself, does not control the pension fund. However, I have had requests from the representatives of the various pension funds and I have met with some of those representatives and we had, at one point, scheduled meetings with those people under the CN Annual Report. However, as you are probably aware, the Minister of Health has established a working group within her department to review pension plans in this country. There was, in fact, a pension conference a month or so ago, here, in Ottawa, and she has engaged the services of a consultant, namely, Mr. Fullerton, to attempt to find a solution to the problem of some of the pension plans and particularly the railway pensioners.

• 2015

After we had agreed to meet with the pensioners, I had representations made to me by one of the representatives of the pensioners asking us, as a committee, not to call them before us before they made a further request because they had met with Mr. Fullerton and they were optimistic that a solution would be found. I discussed that with the steering committee and the steering committee agreed, therefore, no meeting has been arranged. As a result of the questions that were asked at the last meeting of our committee, from which I was absent, I have subsequently tried to contact two of the pension groups again and I have not yet been successful in contacting them. I phoned them. One of them, at least, has returned my call but I was out of the office, today, when he returned the call so I have not had an opportunity to talk to him yet. But it will be discussed at the next meeting of the steering committee, and the reference under which we could hear from those groups, of course, would be during our consideration of the CN Annual Report.

Mr. McKenzie: When would that be? Some time next year?

The Chairman: No, it will be some time this year when the subcommittee arranges those meetings and the committee agrees, at that time, to the report of the subcommittee.

Mr. McKenzie: Do you have any idea when the CN will be back?

The Chairman: Their annual report for 1980 has been tabled. Those annual reports must be tabled by March 31, of each year, and that has been done. That is a permanent reference to the standing committee so any time that the committee decides between now and next March 31, or even beyond that, we can call CN before the committee.

Mr. McKenzie: So, if some of these unions write to us and request to come, say, before the House recesses, before the end of June, do you plan to let them come here?

[Translation]

nous. Pouvez-vous donc m'expliquer pourquoi nous allons les recevoir et si nous acceptons de les recevoir, lorsqu'ils nous écriront et nous demanderont de venir tous, que ferons-nous de leurs problèmes?

Le président: Monsieur McKenzie, les prestations de retraite dont vous parlez, si je comprends bien, proviennent de régime privé de pension auquel contribuent les employés et les employeurs; je ne conteste aucunement la déclaration du ministère voulant que ce dernier ne contrôle pas les régimes de pension. Toutefois, j'ai reçu des demandes des représentants des divers fonds de pension et j'ai même rencontré certains de ces représentants; nous avions à un certain moment prévu des réunions avec ces représentants dans le cadre de l'étude de notre rapport annuel du CN. Toutefois, comme vous le savez probablement, le ministre de la Santé a mis sur pied un groupe de travail chez elle pour revoir les régimes de pension de retraite au pays. En fait, il y a un mois à peu près, s'est tenue ici à Ottawa une conférence sur les pensions de retraite et le ministre a même retenu les services d'un consultant, M. Fullerton, en vue de tenter de trouver une solution au problème de certains régimes de pension de retraite et plus particulièrement aux problèmes des retraités de chemins de fer.

Après que nous avons accepté de rencontrer les retraités, l'un de leurs représentants a demandé au Comité de ne pas les convoquer avant qu'ils ne nous le redemandent, puisqu'ils avaient déjà rencontré M. Fullerton et qu'ils avaient bon espoir qu'on trouverait une solution. J'ai discuté de cet aspect avec le comité directeur, lequel a convenu de la chose et, par conséquent, aucune réunion n'a été organisée. Suite aux questions qui ont été posées à la dernière réunion de notre Comité, alors que j'étais absent, j'ai tenté de communiquer avec deux des groupes de retraités, ce que je n'ai pas encore réussi à faire. Je leur ai téléphoné. Dans au moins un cas, on m'a rappelé, mais c'était aujourd'hui et je n'étais pas au bureau, donc je n'ai pas pu en discuter. Toutefois, le comité directeur en discutera à sa prochaine réunion; évidemment, c'est dans le cadre de notre étude du rapport annuel du CN que nous aurions mandat pour entendre ces groupes.

M. McKenzie: Quand? L'an prochain?

Le président: Non, ce serait cette année lorsque le sous-comité aura fixé les réunions à venir dans son rapport et que le Comité aura accepté ce dernier.

M. McKenzie: Avez-vous une idée de la date à laquelle le CN reviendra?

Le président: Le rapport annuel de 1980 de la société a été déposé. Les rapports annuels doivent être déposés avant le 31 mars de cette année et c'est ce qui a été fait. Puisqu'il s'agit d'un ordre de renvoi permanent à un comité permanent, nous pouvons, lorsque le Comité en décidera, d'ici le 31 mars prochain ou même après cette date, convoquer le CN devant le Comité.

M. McKenzie: Donc, si certains de ces syndicats nous écrivent et nous demandent de venir avant l'ajournement de la Chambre, avant la fin du mois de juin, avez-vous l'intention de les laisser venir?

[Texte]

The Chairman: I cannot stop them, Mr. McKenzie. It is a decision for the committee to make and the committee will be holding a steering committee meeting early in June. I have had an opportunity to consult with the representatives of the parties on that steering committee and find a mutually acceptable date.

Mr. McKenzie: Will you also discuss, if they are to come here, that there has to be a purpose for their coming here?

The Chairman: We usually do things with a purpose.

Mr. McKenzie: That is right and that is something that is certainly not very clear right now. If they are to come here and they make a presentation, we are going to have to do something with the presentation and I would like your steering committee to decide what you are going to do about their complaints, the presentation and so forth as to who is going to take action on it; whether we are going to ask the Minister of Transport to take some action or just what are we going to do. We are told repeatedly that their problem has nothing to do with the Minister of Transport. So, I do not know why we would be having them here, just to be nice to them, to hear them. I am not interested in being involved in leading pension groups up the garden path. After you have had your steering committee meeting, let us know what we are going to do with their request when they come here, where we are going to direct it.

The Chairman: Mr. McKenzie, I do not think anybody on this committee is interested in leading pensioners, or anybody else for that matter, up the garden path. It is not within my power to decide what the committee is going to do. The committee decides its own course of action; the committee has the power to make recommendations to the House and, indeed, during this session of Parliament, we have made some 30 recommendations to the House. I have no doubt, if the committee decides to hear from the pensioners, after members have heard their presentation and decided they want to make recommendations, that that will be done. Of course, if that is the wish of the committee, I will be more than happy to make such a report to the House.

Mr. McKenzie: Thank you. I have questions on the pension problem still. It is still with us and I am going to try the minister once again to see if he will take some action. That was a point of order.

It is with regard to a motion I raised in the House today to highlight this latest problem with the rail pensioners. They have just received a notice that they are going to have a pension increase for this year ranging from approximately \$8 to \$25 per month. But it is only for this year and it is not going to become part of their regular pension, their monthly pension. It is just an ad hoc increase for this year, and I do not understand how the railroads can figure out that little bit of an increase, for this year, is going to help them, then it is cut right off at the end of December.

[Traduction]

Le président: Je ne saurais les en empêcher, monsieur McKenzie. Cette décision appartient au Comité et nous tiendrons une réunion du comité directeur au début du mois de juin. Je n'ai pas eu l'occasion de consulter les représentants des partis au comité directeur pour nous entendre sur une date acceptable à tous.

M. McKenzie: Discuterez-vous également de la question de savoir si les représentants des fonds de pension viennent ici, qu'il faudrait que ce soit avec un objectif?

Le président: En général, nous agissons parce que nous avons un objectif.

M. McKenzie: En effet et pour l'instant, celui-ci n'est vraiment pas très clair. S'ils viennent ici et nous adressent une demande, nous devons en faire quelque chose, et j'aimerais que le comité directeur décide ce que nous ferons de leurs plaintes, de leurs demandes, etc., afin de savoir qui devra agir; allons-nous demander au ministre des Transports de prendre des mesures, qu'est-ce que nous allons faire au juste: on nous répète sans cesse que ce problème n'a rien à voir avec le ministre des transports. Donc, je ne vois pas pourquoi nous les inviterions, simplement pour être aimables, pour les entendre. Je n'ai pas du tout envie d'induire les groupes sur les pensions en erreur. Après la tenue de la réunion du comité directeur, dites-nous ce que nous allons faire de leur demande lorsqu'ils viendront, à qui nous allons la transmettre.

Le président: Monsieur McKenzie, je ne crois que qui que ce soit ici veuille induire les retraités ou quiconque en erreur. Ce n'est pas à moi de décider ce que le Comité fera. Le Comité se prononce sur ce qu'il a l'intention de faire; le Comité possède le pouvoir de formuler des recommandations à la Chambre et, en fait, au cours de la présente session parlementaire, nous avons transmis quelque 30 recommandations à la Chambre. Je n'ai pas le moindre doute que si le Comité après avoir entendu les retraités et après avoir entendu leurs déclarations décident de formuler des recommandations, ce sera fait. Evidemment, si c'est le désir du Comité, je serai des plus heureux de transmettre un tel rapport à la Chambre.

M. McKenzie: Merci. J'ai encore des questions sur le problème des pensions. Puisque ce problème nous préoccupe toujours, je vais tenter ma chance encore une fois auprès du Ministre et lui demander de prendre des mesures. Il s'agit là d'un rappel au Règlement.

Je veux parler de la motion que j'ai présentée aujourd'hui à la Chambre afin de souligner le dernier problème des retraités des chemins de fer. Ils viennent de recevoir un avis les prévenant d'une augmentation de leur pension pour cette année qui varie d'environ \$8 à \$25 par mois. Toutefois, cette augmentation ne vise que cette année et ne deviendra pas partie intégrale de leur pension de retraite, de leur pension mensuelle. Il s'agit simplement d'une augmentation ad hoc pour cette année et je ne comprends pas comment les sociétés de chemin de fer peuvent s'imaginer qu'une si petite augmentation pour cette année va aider les retraités tout en ayant l'intention d'y mettre fin à la fin du mois de décembre.

[Text]

• 2020

So, Mr. Minister, would you be prepared to discuss this with the CNR to find out why this cannot continue next year, this increase from \$8 to \$25? It is not a very big increase, under the circumstance in this country today.

Mr. Pepin: My understanding of that—and CN is not special in this category, because last Saturday I had representation from a gentleman at CBC who is exactly in the same position—is that pensions are increased on an ad hoc ex gratia payment sometimes annually, sometimes not at all, as you say. But I have, somewhere in my file, a list of the adjustments that CN has made to their pension plans over the years.

I think you are right. The adjustments made on an annual basis do not carry in future years. Every year has got to be the object of a decision by the CN board; that is, to take money from their annual revenues and allocate that to the announcement of the pension of their former employees. But I want to emphasize that this is not special to CN. Other Crown corporations are in the same situation.

So from that point of view, the question you raised was fair and correct as far as that is concerned, because what you asked me to do is what you kindly—I do not think you said kindly, but would you talk to the CN to try and help convince them that they should continue these annual payments. Presumably you would like them to make them permanent, and presumably you would like to make them higher, so that they would feel better with the increase in the cost of living. So to that, I will say “Yes, I will speak to CN,” but this is considered to be a matter of discussion between the employer and the employees as you well know because you have been told that, you have been given that line very, very often.

Mr. McKenzie: I did not ask you a question today. I just raised it in a motion. It was turned down. But I am glad that you have agreed that you will discuss this matter with the president of the CNR to see why he cannot make this permanent because the cost of living is not going to be any less starting in January, 1982. To lose your \$8 in January of 1982 seems a little ridiculous to me, so I would appreciate your asking him why they cannot make this permanent, and provide an answer for me.

Mr. Pepin: I may interrupt you half a second. What I said maybe is important enough; CN employees are not the only ones in this situation. Other people out of the conventional civil service, other Crown companies, have the same difficulty, and, what the chairman said to you I think is absolutely right because he told you that this was part of a wider problem which was being studied by the Department of National Health and Welfare.

[Translation]

J'aimerais donc savoir, monsieur le ministre, si vous êtes disposé à aborder cette question avec le CN afin d'apprendre pourquoi cette augmentation ne peut pas être maintenue l'an prochain, l'augmentation de \$8 à \$25? En fait, vu les circonstances qui prévalent actuellement au pays, ce n'est pas une très grosse augmentation.

M. Pepin: A ma connaissance... et le CN n'est pas unique dans cette catégorie, puisque samedi dernier, quelqu'un de Radio-Canada qui se trouve exactement dans la même position m'a fait connaître son cas... les pensions sont augmentées sur une base ad hoc sous forme d'un versement à titre gracieux, parfois à tous les ans, parfois pas du tout. J'ai dans mes dossiers une liste des rajustements que le CN a apportés à ses régimes de pension depuis de nombreuses années.

Je crois que vous avez raison. Les rajustements apportés sur une base annuelle ne sont pas reportés sur les années ultérieures. Le conseil d'administration du CN doit décider des augmentations à chaque année; c'est-à-dire que le conseil doit décider de prendre de l'argent des revenus annuels pour les allouer au régime de retraite de leurs anciens employés. Toutefois, je le répète, cette façon de procéder n'est pas particulière au CN. D'autres sociétés de la Couronne sont dans la même situation.

De ce point de vue donc, vous avez parfaitement raison et il est tout à fait juste de soulever la question puisque vous me demandez de bien vouloir... Enfin je ne sais pas si vous avez dit bien vouloir, mais vous voulez que je parle au CN pour tenter de le convaincre de maintenir ces versements annuels. On peut présumer que vous aimeriez que les versements soient permanents tout comme on peut présumer que vous aimeriez qu'ils soient plus élevés de façon à mieux tenir compte de l'augmentation du coût de la vie. Je vous répondrai donc «Oui, j'en parlerai au CN», bien que cette question soit jugée matière à discussion entre l'employeur et les employés, comme vous le savez fort bien, puisqu'on vous a très souvent donné cette réponse.

M. McKenzie: Je ne vous ai pas posé la question aujourd'hui. Je l'ai simplement soulevée dans une motion. Celle-ci a été rejetée. Toutefois, je suis heureux de constater que vous acceptez d'aborder la question avec le président du CN afin de savoir pourquoi il ne peut pas rendre l'augmentation permanente puisque le coût de la vie ne sera certainement pas moindre à compter du mois de janvier 1982. Il me semble en effet un peu ridicule de perdre ces \$8 à compter du mois de janvier 1982, et je vous serais donc reconnaissant de lui demander pourquoi on ne pourrait pas rendre ce versement permanent et ensuite de me transmettre sa réponse.

M. Pepin: Permettez-moi de vous interrompre un instant. Ce que j'ai dit à ce sujet est peut-être assez important; les employés du CN ne sont pas les seuls dans cette situation. D'autres qui ne font pas partie de la Fonction publique traditionnelle, qui ont travaillé pour d'autres sociétés de la Couronne éprouvent les mêmes difficultés et ce que le président vous a dit est tout à fait juste, je crois, puisqu'il vous a dit que le problème s'insérerait dans un problème beaucoup plus vaste

[Texte]

Mr. McKenzie: It could be years before that problem is going to be solved. We are talking about now. We hope the Minister of Health will find a solution to this problem of pensions, but we are talking about now and we cannot wait for the Minister of Health to find out what she is going to do about pensions right across Canada. So I hope you will speak to the president and request that he make this permanent before going into 1982.

Mr. Pepin: The word "request" is yours.

Mr. McKenzie: Yes, all right. Whatever way you like to put it.

You mentioned about bargaining. There seems to be some confusion. The railroads will not allow the unions to bargain for the pensions. I discussed this with the Minister of Labour, this morning, and he tells me it is perfectly proper and legal; there is nothing to stop the unions bargaining on behalf of the rail pensioners.

The information I have is that the two presidents of both railroads, CN and CP, will not discuss pensioners' increases. They will not let the unions bargain for them. I would appreciate it if you would check that point out to see whether or not it is correct, and if it is, would you get an explanation from both presidents as to why they will not allow the unions to bargain for pensioners?

• 2025

Mr. Pepin: That is a good subject of conversation. I could express my own views as to why the unions do not do that but this is not my responsibility.

Mr. McKenzie: The unions will do it. They will do it. There has been quite a change of correspondence between the CLC and others with the Minister of Labour requesting changes to the Labour Code which allowed them to do it and they have cleared that up. There is nothing in the Labour Code that says they cannot bargain on behalf of the pensioners.

Mr. Pepin: They can or cannot?

Mr. McKenzie: They can. There is nothing in the Labour Code that says they cannot.

Mr. Pepin: Obviously. I thought you had said they would not bargain on behalf of their pensioners. I thought this was what you had said. I apologize.

Mr. McKenzie: There are some of the pensioners who do not want the unions to bargain for them but the majority do. The people who are corresponding with me are ones who would like the unions to bargain on their behalf, but they tell me the presidents of both railroads will not discuss pensions with the unions. And we are talking about people on pension prior to 1973.

Mr. Pepin: I assume what you refer to, these annual payments that CN makes to the pension fund, are the results of

[Traduction]

qu'étudie actuellement le ministère de la Santé et du Bien-être social.

M. McKenzie: Il faudra peut-être attendre des années avant que le problème ne se règle. Nous parlons du présent. Nous espérons que le ministre de la Santé trouvera une solution au problème des pensions, mais nous parlons d'aujourd'hui et nous ne pouvons pas attendre que le ministre de la Santé décide ce qu'elle va faire au sujet des pensions partout au Canada. J'espère donc que vous parlerez au président et que vous lui demanderez de rendre permanents ces versements avant le début de 1982.

M. Pepin: C'est vous qui dites «Demandez».

M. McKenzie: Oui, très bien. Comme vous voudrez.

Vous avez parlé des négociations. Il semble y avoir confusion. Les sociétés de chemin de fer ne permettent pas à leur syndicat de négocier les pensions de retraite. J'ai discuté de cette question avec le ministre du Travail et celui-ci me dit que c'est tout à fait correct et légal, que rien n'empêche les syndicats de négocier au nom des retraités des chemins de fer.

Selon mes renseignements, les deux présidents des deux sociétés de chemin de fer, CN et CP, refusent de discuter d'augmentation pour les retraités. Ils ne permettent pas aux syndicats de négocier pour les retraités. Je vous serais reconnaissant de bien vouloir vérifier ce point pour voir si j'ai ou non raison et dans l'affirmative, pourriez-vous demander aux deux présidents pourquoi ils ne permettent pas aux syndicats de négocier pour les retraités?

M. Pepin: C'est là un excellent sujet de conversation. Je pourrais vous exprimer mon opinion propre quant aux raisons qui font que les syndicats ne le font pas, mais là n'est pas ma responsabilité.

M. McKenzie: Les syndicats sont prêts à le faire. Ils le feront. Il y a eu un échange volumineux de correspondance entre le CCT et les autres et le ministre du Travail pour demander que l'on apporte des modifications au Code du travail afin qu'on leur permette de le faire et cet obstacle a été éliminé. En effet, le Code du travail n'empêche en rien les syndicats de négocier au nom des retraités.

M. Pepin: Ils peuvent ou ne peuvent le faire?

M. McKenzie: Ils peuvent le faire. Le Code du travail ne l'interdit d'aucune façon.

M. Pepin: Évidemment. J'ai pensé que vous aviez dit qu'ils ne voulaient pas négocier au nom de leurs employés à la retraite. Je croyais que c'est ce que vous aviez dit. Je m'excuse.

M. McKenzie: Certains retraités ne veulent pas que les syndicats négocient pour eux, mais la majorité le souhaitent. Ceux qui m'écrivent sont ceux qui aimeraient que les syndicats négocient en leur nom, mais ils me disent que les présidents des deux sociétés de chemins de fer ne veulent pas parler pension de retraite avec les syndicats. Il s'agit de retraités d'avant 1973.

M. Pepin: Je présume que lorsque vous avez parlé des versements annuels du CN au fonds de pension, il s'agissait de

[Text]

negotiations between the employer and the employees and pensioners, on this matter through the unions.

Mr. McKenzie: I am talking about pensioners, not employees, not the unions discussing about employees' pensions, people who are on the payroll today. I am talking about pensioners. Do you have it clear what I am asking?

Mr. Pepin: Yes.

Mr. McKenzie: That is all I have. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order. And I want nine minutes on the point of order.

The Chairman: No guarantee, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Just as a matter of clarification. In 1970-71-72, this committee held hearings from Halifax to Vancouver on railway pensions. We came in with the unanimous report that recommended a 2 per cent increase per year retroactive for 20 years for Canadian National employees. The House of Commons adopted it unanimously. The Canadian National refused to implement it until Cabinet told them it was either compulsory or they had to.

Subsequent to that Canadian Pacific, then, improved their pensions to a lesser degree. As a former member of railway brotherhoods, the matter of pensions has always been a non-negotiable item. Since 1900 and railway management has always refused to negotiate the matter. And I fought in the railway brotherhoods to go on strike on account of the pension plan—not the 40-hour week! That was in 1950.

For whatever percentage deduction that employees of both CN and CP make to the pension plan, the company is to make a current equivalent contribution which does not go into the pension plan. It is called, on my point of order, Mr. Chairman, "an unfunded debt" and, as an innocent prairie boy, I never knew what an unfunded debt was until I came to Parliament. An unfunded debt means that the money is not there. It means that the deductions from employees' pay cheques and the deductions equalled by the company are not put into the pension fund. All the company puts into the pension fund is what is required for the pensions for the pensioners for that year. And the employees have no say or control over that pension plan. And it is not a bargaining item by 17 brotherhoods in the railroads. It never has been. We could shut down the entire transportation system in the country tomorrow and we would get ruled out of town by the courts on the pension plan. The brotherhoods and the pension associations are helpless unless, and until, the federal government makes CNR and CPR put their contributions into a funded liability, the money is there and the employees have some say on the board of directors, on where the investment is, what the return is and what the pensions will be. Unless and until that happens, Mr.

[Translation]

sommes négociées entre l'employeur et les employés et les retraités par l'entremise des syndicats.

M. McKenzie: Je parle des retraités et non des employés, je ne parle pas des syndicats qui discutent des pensions des employés, des pensions de ceux qui sont sur la liste de paye aujourd'hui. Je veux parler des retraités. Avez-vous bien compris ce que je demande?

M. Pepin: Oui.

M. McKenzie: C'est tout ce que j'avais à dire. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'invoque le règlement. Je tiens à ce qu'on m'accorde neuf minutes pour invoquer le règlement.

Le président: Je ne vous promets rien, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'aimerais apporter quelques précisions. En 1970, 1971 et 1972, le présent comité tenait des séances de Halifax à Vancouver sur les pensions de retraite des employés de chemins de fer. Nous avons présenté un rapport unanime dans lequel nous recommandions une augmentation de 2 p. 100 par année, avec effet rétroactif de 20 ans à l'intention des employés du Canadien National. La Chambre des communes a adopté notre rapport à l'unanimité. Le Canadien National a refusé de donner suite à notre rapport jusqu'à ce que le Cabinet lui dise que c'était obligatoire ou qu'il devait le faire.

Par la suite, le Canadien Pacifique a amélioré ses régimes de pension bien qu'à un degré moindre. Comme ancien membre des fraternités des cheminots, je peux vous dire que la question des pensions a toujours été non négociable. Depuis 1900, la direction des chemins de fer a toujours refusé de négocier cette question. Je me suis battu au sein des fraternités de cheminots pour que nous fassions grève pour un régime de pension de retraite, non pas pour la semaine de 40 heures! C'était en 1950.

Selon le pourcentage de déductions que les employés du CN et du CP versent au régime de pension de retraite, l'entreprise doit verser une contribution équivalente mais non au régime de pension de retraite. C'est ce qu'on appelle, et c'est sur quoi porte mon rappel au règlement, monsieur le président, «une dette non capitalisée» et en garçon innocent des Prairies que j'étais, je n'ai jamais su ce qu'était une dette non capitalisée avant de venir au Parlement. Une dette non capitalisée signifie que l'argent n'est pas là. Cela signifie que les retenues prélevées sur les chèques de paie des employés et les déductions équivalentes de l'entreprise ne sont pas versées au régime de retraite. L'entreprise ne verse au régime de pension de retraite que la somme nécessaire pour verser la pension des retraités pour l'année en cours. Les employés n'ont rien à dire et n'exercent aucun contrôle sur le régime de pension de retraite. Cette question n'est pas négociable par les 17 fraternités du secteur des chemins de fer. Elle ne l'a jamais été. Nous pourrions freiner tout le réseau de transport au pays demain, mais les tribunaux se prononceraient contre nous sur la question des régimes de pension de retraite. Les fraternités et les associations de pension ne peuvent rien tant que le gouvernement fédéral n'obligera pas le CN et le CP à verser leurs

[Texte]

McKenzie, or anybody else who may not know one boxcar from another, are wasting their time asking questions.

• 2030

That is the end of my point of order. I would like to ask a question of the minister about matters concerning the airports in small and middle-sized cities in Canada. I must conclude that, since the minister has taken this portfolio, he has only been talking a good fight in front of this committee and he has not done much fighting and he has not had much or no success with Cabinet or Treasury Board. Three of his predecessors and he, himself, have made announcements about rail-line relocation and about airport terminals in places like Regina and Moncton and London, which has got an airport terminal even worse than Regina's.

The Regina airport study—and I am glad Mr. McLeish is accompanying the Minister—was completed in December, 1977, accepted in June of 1978. Mr. McLeish told me in front of the committee, this committee, that it was all approved. The timeframe was three years. We are getting now, on to six years later. There has been nothing in the estimates. We are told that there are new plans being considered. On March 15, 1979, the Director Airport Planning said it would take a maximum of two to three years to expand the airport. In May of 1980, Mr. Pepin said the master plan would be completed by August of 1980, expansion completed in 1984-85. Now I am told it is 1985 or 1986 and, as of May 25 this year, applications to Treasury Board for funding has not been made. Canadian Pacific Airlines has applied for a licence to operate flights in and out of Regina. We do not have room for one airline in there any more, let alone the three that are presently there, but CTC is being asked to approve CP Air starting to land in there this fall. You cannot get your baggage; there is no place for customs clearance; it is totally inadequate; a boar's nest. I want to ask the minister once and for all—I do not want to hear any more sympathetic agreement—has he gone to Treasury Board? When in the hell is he going to do it? When is he going to get the money? We have been six years, now, on the Regina terminal and you can name a dozen other cities in this country. The minister puts out press releases about \$250 million for a third terminal in Toronto which we do not need or which can bloody well wait. When are you going to have the intestinal fortitude to either get some stuff out of Treasury Board for long overdue commitments by you and your government or else resign from the bloody Cabinet?

An hon. Member: Oh, oh, that is not very pleasant.

Mr. Benjamin: Look, it has gone past the point of being pleasant any more. He has been so nice to me in the last year and a half, I cannot stand it.

The Chairman: I must remind members of the committee that I have a long list of members who wish to question and if

[Traduction]

cotisations dans un fonds consolidé de sorte que les employés puissent être représentés au conseil d'administration et dire ce qu'ils pensent de la gestion des investissements, des recettes et du montant des pensions. Avant cela, M. McKenzie ou n'importe qui d'autre perd son temps à poser des questions.

C'est tout ce que j'avais à dire à ce sujet. J'aurais une question à poser au ministre sur des sujets touchant les aéroports dans les petites et moyennes villes du Canada. Je dois conclure que depuis que le ministre a pris ce portefeuille, il a tenu de beaux discours devant ce comité mais n'a pas obtenu grand succès auprès du Cabinet ni du Conseil du Trésor. Trois de ses prédécesseurs et lui-même ont annoncé des déplacements de voie ferrée et des aéroports à Regina, Moncton et London où l'aéroport est encore pire que celui de Regina.

L'étude sur l'aéroport de Regina, et je suis content que M. McLeish accompagne le ministre, a été achevée en décembre 1977 et acceptée en juin 1978. M. McLeish m'a déclaré devant le comité qu'elle avait été entièrement approuvée. On avait alors parlé de trois ans. Cela fait maintenant bientôt six ans. On n'a jamais rien vu dans le budget des dépenses. On nous déclare que l'on envisage maintenant de nouveaux plans. Le 15 mars 1979, le directeur de la planification des aéroports a déclaré qu'il faudrait de deux à trois ans au maximum pour agrandir l'aéroport. En mai 1980, M. Pepin a déclaré que le plan général serait terminé pour août 1980 et que les travaux d'agrandissement seraient achevés en 1984-1985. Maintenant on me parle de 1985 ou de 1986 et le 25 mai dernier, le Conseil du Trésor n'avait toujours pas reçu de demande de fonds. CPR a demandé un permis pour atterrir et décoller à Regina. On n'a pas suffisamment de place là-bas pour une compagnie aérienne et nous en avons déjà trois, mais on demande à CCT d'approuver la demande d'atterrissage de CPR à partir de l'automne prochain. Les bagages n'arrivent pas; il n'y a pas la place voulue pour passer aux douanes; l'équipement est tout à fait insuffisant. Je ne demande pas au ministre de me répondre qu'il est tout à fait d'accord avec moi mais simplement de me dire s'il a présenté une demande au Conseil du Trésor? Sinon, quand va-t-il se décider? Quand va-t-il obtenir l'argent voulu? Voilà maintenant six ans que l'on parle de cet aéroport de Regina et il y a bien 12 autres villes au Canada qui sont dans la même situation. Le ministre publie des communiqués de presse à propos de 250 millions de dollars consacrés à un troisième aéroport à Toronto, or on en n'a pas besoin ou du moins cela peut attendre. Quand allez-vous réussir à sortir quelque chose du Conseil du Trésor pour réaliser les engagements que vous et votre gouvernement ont pris et sinon quand allez-vous vous décider à démissionner de ce damné Cabinet?

Une voix: Oh! Ce n'est pas très gentil.

M. Benjamin: Écoutez, il n'est plus temps d'être gentil. Il est tellement gentil avec moi depuis un an et demi que j'en ai par-dessus la tête.

Le président: Je rappellerai aux membres du comité que j'ai une longue liste de députés qui m'ont demandé la parole. Il

[Text]

we are going to have effective questioning, we will have to stick to order and the time limits.

Mr. Pepin: In a nutshell, I fought for Mr. Benjamin's multimodal station while fighting for his relocation half an hour ago and for his airport for the region also. I am sorry I do not know anything that went back. On the subject of money allocated to airports, I have said it on this committee. Mr. McLeish will repeat, certainly, if he is given an opportunity, that the capital budget of the department has been reduced relatively, and cost increases and so forth. I went to committee; I cried, I pleaded, I did everything before the Committee on Economic Development of Cabinet, and I am now resisting the temptation of saying what we got. But we got a good increase to the capital budget of the administration. This will come out in due course and I am still fighting for more. So what you said on my lack of aggressiveness on the subject is totally false. May I correct you on that, it is totally false. I do not resent it because I am too much of a gentleman not to accept it with a bit of a sense of humour.

• 2035

On Regina, however, Mr. Leish might explain what went on. The fact of the matter is that the design work is being done now. It will be completed this year and the master plan is soon to be released, also, and the tendering will go out in the spring of 1982. Now, you may feel impatient about what has been done in the past but this is the design work, the approval, the master plan, the approval by Treasury Board and whatnot, the normal procedure, and I cannot make exceptions to that way of proceeding.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I think it is time for Mr. McLeish to answer for himself.

Mr. Pepin: Yes.

Mr. Benjamin: If he would prefer to check the minutes of this committee, in the absence of the minister—and this was in February or March, let us say four years ago; but I may be wrong a year one way or the other—the plans had already been approved in Regina, in regional office in Winnipeg, that the provincial government and the city had approved and he gave me a timeframe of three years. Mr. McLeish gave me that. Now, he may have been double-crossed by subsequent ministers and Treasury Board but surely the commitment... Two of your predecessors made public announcements and commitments in that city, and not only my city, but, in others cities in this country. Now, damn it, even with restraint, commitments made must be lived up to and you do not vacate them unless it is agreeable to the party to whom you made the commitment and you do not have that agreement. Now, I will let Mr. McLeish—if he wants to, and I am sure the chairman will let him—go into this matter. And I want to ask the minister to also reply to why, since 1974, but, more recently, since February, 1980,—All the Government of Saskatchewan and the City of Regina want is a letter in writing saying that the federal Cabinet and Treasury Board will put up their share of funds for phase one of rail-line relocation, which has been committed to publicly in press conferences in Regina. That is

[Translation]

faudrait donc nous en tenir à notre ordre du jour et au temps accordé à chacun.

M. Pepin: En un mot, je me battais justement il y a une demi-heure pour cette gare polyvalente de M. Benjamin ainsi que pour les déplacements des voies ferrées qu'il préconise dans sa région. Je me battais aussi pour son aéroport. Je suis désolé mais je ne sais pas ce qu'il en est sorti. Pour ce qui est des fonds alloués aux aéroports, j'ai déjà répondu au comité. M. McLeish répétera certainement, si on lui donne la parole, que le budget d'établissement du ministère s'est vu relativement réduit alors que les coûts s'accroissaient etc. Je me suis présenté devant le comité du Développement économique du Cabinet, j'ai crié, j'ai plaidé, j'ai fait tout ce que je pouvais, mais je résiste maintenant à la tentation de vous dire ce que nous avons obtenu. Nous avons obtenu une bonne augmentation du budget d'établissement. Cela sortira en temps voulu et j'essaie toujours d'obtenir davantage. Alors, quand vous dites que je ne suis pas suffisamment agressif, c'est absolument faux. Vous me permettez de vous corriger sur ce point. Je ne vous en veux pas car je suis trop bien élevé pour ne pas le prendre avec un grain d'humour.

Pour ce qui est de Régina, M. Leish voudra peut-être expliquer ce qui s'est passé. Le fait est que la conception industrielle est maintenant en cours. Ses travaux s'achèveront cette année et le plan d'ensemble devrait être prochainement communiqué, de sorte que les appels d'offre auront lieu au temps 1982. Peut-être vous impatientez-vous, mais il s'agit du travail de conception industrielle, de l'approbation, du plan d'ensemble, de l'accord du Conseil du trésor etc, toute la procédure normale et je ne puis faire d'exception.

M. Benjamin: Monsieur le président, je pense qu'il est temps que M. McLeish réponde lui-même.

M. Pepin: En effet.

M. Benjamin: S'il préfère consulter les procès-verbaux de notre comité, en l'absence du ministre, en février ou en mars, il y a 4 ans, ou peut-être un an de plus ou de moins, les plans avaient déjà été approuvés à Régina, au bureau régional de Winnipeg, le gouvernement provincial et la ville les avaient approuvés et avaient fixé un délai de trois ans. M. McLeish me l'avait précisé. Peut-être que les ministres qui se sont succédés et le Conseil du trésor lui ont mis des bâtons dans les roues mais c'est un engagement... Deux de vos prédécesseurs avaient fait des déclarations et s'étaient engagés publiquement dans cette ville, non seulement chez moi mais dans d'autres villes au pays. Maintenant, flûte, ce n'est pas simplement une question de restriction, les engagements qui ont été pris doivent être respectés et on ne peut s'y soustraire qu'avec l'accord de l'autre partie. Or vous n'avez pas reçu cet accord. Maintenant, si M. McLeish le veut, je suis sûr que le président est disposé à lui laisser la parole. Je demanderai d'autre part au ministre pourquoi, depuis 1974 mais surtout plus récemment, depuis février 1980, on n'a pu répondre au gouvernement de la Saskatchewan et à la ville de Régina qui demandent que le Cabinet fédéral et le Conseil du trésor déclarent par écrit qu'ils contribueront à ne pas des frais de déplacement des voies ferrées dans la première phase comme ils s'y sont engagés

[Texte]

all they need to start putting some of their up-front money to get the damn project started. Now, has the minister got this okay from Cabinet and Treasury Board or are you still horsing around? Explain.

Mr. Pepin: Well, yes, I think Mr. Benjamin knows that these decisions are not easy to reach but I have already informed him, and he knows it anyway, that this is before the Cabinet committee. I just said a minute ago that I was fighting for it less than half an hour ago. He is aware that the Government of Saskatchewan would be willing, after discussions, which have already taken place, to assign some UTAP money to the first two years of this development. There is another \$40 million to be found, to be voted by the federal Cabinet. This is what we are talking about now. I hope to get it and I will pray for it when I go to bed tonight.

Mr. Benjamin: May I ask the minister this: As a matter of government policy, you made public commitments to do that as far back as four years ago, as a matter of policy of the government, and it was not changed by Mr. Lang, Mr. Mazankowski or yourself. Now, damn it all, I can call that nothing more than a double-cross.

Mr. Pepin: The whole story of that would take the best of 15 minutes as Mr. Benjamin knows. These promises were made before under the Railway Relocation and Crossing Act. In 1978, you had the UTAP program, a certain amount of money was assigned to Saskatchewan, \$9 million, if my memory serves me well. So *en principe* one could say that Saskatchewan would have to live under the new UTAP program because I share his whole approach to this thing. I said to my colleagues, and I repeated it less than half an hour ago, that commitments made under the previous laws should be on it. I am fighting for it at the moment.

• 2040

Mr. Benjamin: What is your answer to the dozens of letters you have had from the Regina Chamber of Commerce in the past month? What response are you giving them?

Mr. Pepin: Mr. Chairman, as you well know, we have request demands and suggestions on a great number of other issues and we have tried our best to accommodate as many as we can. But I want to emphasize the point that we are going to be in a slightly better financial position in the coming years—"slightly" I underline. I am sorry to say that there is no way all the requests, suggestions and demands that come for enlargement of airports, new runways, new terminals and new equipment can all be on it. So, as the minister responsible for the transportation agency of Saskatchewan was writing to me the other day on the subject of grains, there must be an accommodation to be found among the requests of people, the interests of safety and economic availabilities. That is what we try to do. Every minister in every government I can think of tries to do that.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, this has to be a question of privilege.

[Traduction]

publiquement dans des conférences de presse à Regina. Tout ce que l'on demande c'est qu'ils commencent à donner un peu d'argent pour commencer les travaux. Le ministre a-t-il obtenu le feu vert du Cabinet et du Conseil du trésor ou continue-t-il à tourner autour du pot? Qu'il s'explique!

M. Pepin: Je suppose que M. Benjamin sait que ces décisions ne sont pas faciles à prendre mais je l'ai déjà informé et de toute façon il le sait, que la question a été soumise au comité du Cabinet. Je viens de dire que je me battais encore pour cela il y a une heure et demie. Il sait que le gouvernement de la Saskatchewan serait disposé, à consacrer une partie des fonds du programme d'aide aux transports urbains UTAP aux deux premières années de ses travaux. Il faut encore trouver 40 autres millions de dollars que devra approuver le Cabinet fédéral. C'est ce dont on parle actuellement. J'espère les obtenir et je prierai encore pour cela avant de me coucher ce soir.

M. Benjamin: Puis-je poser la question suivante au ministre: il y a maintenant 4 ans que votre gouvernement s'est engagé à cela et ni M. Lang ni M. Mazankowski ni vous-mêmes n'avez modifié cette orientation générale de votre ministère. Alors, nom d'un chien, est-ce que ce n'est pas là se faire jouer?

M. Pepin: M. Benjamin sait très bien qu'il faudrait pratiquement un quart d'heure pour rappeler toute l'histoire. Ces promesses ont été faites aux termes de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements des chemins de fer. En 1978, dans le cadre du programme d'aide au transport urbain, on a, si je ne m'abuse, affecté 9 millions de dollars à la Saskatchewan. Donc *in principe*, on peut dire que la Saskatchewan devra adopter le nouveau programme d'aide aux transports urbains, car je suis tout à fait d'accord là-dessus. J'ai dit à mes collègues, et je l'ai répété il y a moins d'une demi-heure, que les engagements pris dans le cadre des lois précédentes devraient s'appliquer. C'est là-dessus que je me bats.

M. Benjamin: Que répondez-vous aux dizaines de lettres que vous recevez de la Chambre de commerce de Regina depuis un mois? Quelle est votre réponse?

M. Pepin: Monsieur le président, comme vous le savez très bien, nous recevons des demandes et des suggestions à propos d'un tas d'autres questions et nous essayons au mieux de les satisfaire. Je répète que nous serons dans une situation légèrement meilleure dans les années à venir. J'insiste sur «légèrement». Je suis désolé, mais il est impossible que toutes les demandes et suggestions touchant l'agrandissement des aéroports, et la création de nouvelles pistes, de nouveaux aérogares et de nouvelles installations soient satisfaites. Comme me l'écrivait l'autre jour à propos des céréales le ministre responsable de l'agence de transport de la Saskatchewan, il faut parvenir à un certain compromis entre différentes demandes reçues, la sécurité et les possibilités économiques. C'est ce que nous essayons d'accomplir. Chaque ministre dans n'importe quel gouvernement s'y efforce.

M. Benjamin: Monsieur le président, c'est maintenant une question de privilège.

[Text]

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: It has to be a question of privilege now. The minister and his government, and his predecessors in government, have made policy decisions on these matters, as far back as 1974, and it seems to me it has to be a matter of privilege when the minister, now, tries to tell me that he is getting all these other requests and all these demands. Surely there is a matter of an individual's word and the government's word. Once given, you do not go back on your word. The minister needs to tell me—will he at least send a letter? That is all Saskatchewan and the City of Regina needs is a letter that says that the federal government will meet . . .

Mr. Pepin: Mr. Benjamin, you know as well as I do that I cannot send a letter unless I know I can deliver the money in the coming weeks. I cannot send a letter, you know that.

Mr. Benjamin: Well, then the government has changed its policy.

Mr. Pepin: I repeatedly said to you—and I do not want to get impatient; We will keep smiling at each other. I repeatedly said to you tonight that this subject is very much in front of that committee of Cabinet now. If I fail to give you the money, I will advise you. I will advise Government of Saskatchewan, obviously, and you organize the lynching party if you want to but I will do very best. This is the situation now.

The Chairman: That is your time limit, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: All right.

The Chairman: Mr. Corbin.

M. Corbin: Je vous remercie, monsieur le président.

Ma première question au ministre vise à lui demander, suite à des entretiens que j'ai eus avec lui l'année dernière, je ne me souviens pas précisément si c'était à l'automne ou au printemps, s'il a pu s'entretenir avec ses homologues provinciaux de la région atlantique et discuter avec eux la possibilité, étant donné des contraintes budgétaires à tous les niveaux, de faire des échanges entre . . . prenons par exemple un service routier amélioré en échange d'une réduction des subventions au transport dans la région ou vers la région; un service aérien amélioré en échange de peut-être d'autres concessions dans le domaine routier.

Le ministre s'est-il effectivement entretenu avec les premiers ministres des Maritimes, du Nouveau-Brunswick entre autres, qui m'intéresse particulièrement, et quel aura été le résultat de ces rencontres?

M. Pepin: On pourrait raconter cette histoire-là de long en large, mais je ne le ferai pas. Disons simplement que ça fait au moins trois fois que j'ai des rencontres au niveau ministériel, c'est-à-dire au niveau des ministres des Transports justement sur cette question-là. J'essaie de leur vendre, pour employer le mot vulgaire, une politique qui consisterait à regarder les problèmes du transport dans les provinces atlantiques, maritimes en particulier, avec trois idées en tête: une approche multimodale, l'idée d'une enveloppe et l'idée des échanges à l'intérieur de cette enveloppe.

[Translation]

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je dois soulever une question de privilège. Le ministre et son gouvernement, de même que ses prédécesseurs, ont pris des décisions de principe sur ces questions depuis 1974 et il me semble qu'il y a bien matière à question de privilège lorsqu'un ministre essaie maintenant de me faire croire qu'il reçoit toutes ces requêtes et toutes ces demandes. Là il s'agit de la parole d'un ministre et d'un gouvernement. Une fois cette parole donnée, on ne peut la retirer. Le ministre peut-il au moins me dire s'il enverrait une lettre? c'est tout ce que le gouvernement de la Saskatchewan et la ville de Regina veulent, une lettre du gouvernement fédéral confirmant qu'il respectera . . .

M. Pepin: Monsieur Benjamin, vous savez aussi bien que moi que je ne puis envoyer de lettre tant que je ne sais pas si je pourrais verser ces fonds dans les semaines à venir. Vous savez très bien que je ne puis envoyer une telle lettre.

M. Benjamin: Alors le gouvernement a changé de politique.

M. Pepin: Je vous ai dit à maintes reprises, et je ne voudrais pas m'impatienter mais bien continuer à vous sourire, que ce sujet est à l'étude en comité du Cabinet. Si je ne puis vous donner cet argent, je vous en aviserai. J'en aviserai le gouvernement de la Saskatchewan, cela va de soi et vous organiserez si vous voulez une partie de lynchage, mais je ferai de mon mieux. C'est là que l'on en est.

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Bon.

Le président: Monsieur Corbin.

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman.

My first question to the minister is to ask him whether, following some discussions I had with him last year, I do not remember exactly whether it was in the fall or in the spring, he has been able to talk to his provincial colleagues in the Atlantic region about some possible trade-off like an improved highway network and its change for a reduction in transport grants within the region or to the region? An improved air service in exchange of others highway funds, for instance? This because of budgetary restrictions.

Has the minister been talking to the maritime premiers, particularly the Premier of New Brunswick who is of particular interest for me, and what has been the outcome of these meetings?

Mr. Pepin: One could talk about this at length but I will refrain. I will only say that I met at the ministerial level, that is at the Transport ministers' level, at least three times on this very matter. I am trying to sell them, to use a rather common term, a policy which would consist in looking at transportation problems in the Atlantic provinces, in the Maritimes in particular, with the three following ideas at the head of the list: a multi model approach, the idea of an envelope and the idea of exchanges inside that envelope.

[Texte]

• 2045

Alors, à mon avis, c'est le bon sens même, parce qu'il n'y a présentement aucun stimulant, dans les pratiques et législations actuelles, qui encourage les provinces, quand elles reçoivent des contributions fédérales, à les utiliser de la meilleure façon possible dans l'intérêt de la province elle-même. Pourquoi cela? C'est parce que lorsqu'elles ne prennent pas ce subside, cette subvention, cette allocation, elle retourne dans le fonds consolidé du Canada. Alors, j'essaie de les convaincre que, dans leur propre intérêt, il conviendrait qu'ils acceptent cette idée de l'enveloppe, parce que, justement, l'économie qu'ils feraient sur un mode de transport, sur tel ou tel aspect, ne reviendrait pas au gouvernement du Canada mais resterait dans l'enveloppe et serait utilisable par la province dans un autre mode, pour un autre projet.

Pour moi, c'est le bon sens même, mais malheureusement, je le dis en toute simplicité, cela ne passe pas facilement. Les ministres des provinces maritimes ont peur de cette idée et ils me répètent *ad nauseam* que tout ce qu'ils reçoivent présentement est essentiel et que, par conséquent, ils ne sont pas prêts à accepter la philosophie générale que je leur présente. Mais, semble-t-il, ils seraient prêts dans certains cas, sous certaines réserves, etc. à accepter des projets particuliers.

Alors, je vous dis, monsieur Corbin, que j'essaie de défendre cette idée qui m'apparaît le bon sens même, mais je n'y suis pas arrivé encore d'une façon suffisamment forte qui me permettrait de me vanter de mes pouvoirs de conviction.

M. Corbin: Alors, monsieur le président, j'ai une question complémentaire à poser au ministre et qui porte sur le service aérien. Le ministre peut-il nous indiquer de façon précise, sinon générale, mais avec quand même une certitude rassurante, qu'on va améliorer bientôt le service aérien à l'intérieur de la région maritime, et particulièrement au Nouveau-Brunswick où il y a des lacunes évidentes à combler?

M. Pepin: Justement, c'est un de ces projets que je trouve intelligents. Je n'ai pas besoin de raconter tout cela, mais en général les transporteurs régionaux, depuis un certain temps, à cause de la possibilité qu'ils ont de faire du transport de passagers d'une région à une autre, semblent avoir—et je généralise—perdu un certain intérêt pour le transport intra-régional.

Évidemment, et M. Corbin est au courant, j'espère ne pas livrer des choses qui ne sont pas connues. Enfin, disons que ce sont des projets. Il y a des gens dans les provinces de l'Atlantique, je ne les nommerai pas, qui songent en termes d'amélioration du transport intro-régional. C'est dans ce genre de projets, qui m'apparaissent marqué au coin du bon sens tout de même, que le système de l'enveloppe pourrait jouer. Il y a là des économies à faire. Disons qu'on sauve deux ou trois millions de dollars, on pourrait prendre ces deux ou trois millions de dollars pour les consacrer immédiatement à la réalisation d'un projet de transport intra-régional, inter-cités. Ce à quoi vous faites allusion à mon appui complet.

[Traduction]

So, in my opinion, it is common sense itself because there is presently no stimulant in present practices and legislation which encourage the provinces, when they get the federal contributions, to use them as best possible in the interests of the province itself. And why? Because when they do not take that subsidy, that grant, that allocation, it goes back into the Consolidated General Funds of Canada. So I am trying to convince them, that in their own interests, they should accept this envelope system, because the savings they could realize on one mode of transportation, this aspect or the other, would not go back to the Government of Canada's pocket but would stay in the envelope and could be used by the province for another mode or another project.

For me, that is good common sense itself, but unfortunately, and I am saying this quite candidly, it is not getting across easily. The ministers of the Maritime provinces are afraid of that idea and they are repeating *ad nauseam* that everything they receive presently is essential and that, consequently, they are not ready to accept the general philosophy I am setting forth. However, it does seem to me they would be ready in certain cases, with certain reservations et cetera . . . to accept certain particular projects.

So, Mr. Corbin, I say to you that I am trying to defend that idea which appears to me to be good common sense itself, but I have not yet been able to come across strongly enough as to be able to get results which would allow me to boast about my powers of conviction.

Mr. Corbin: Then, Mr. Chairman, I would have a complementary question to put to the minister, bearing on aerial transportation surfaces. The minister could perhaps tell us specifically, if not generally, but in a tone of general reassuring certainty, that aerial services are soon to be improved within the Maritime Region, more particularly in New Brunswick where there are clear problems to be solved.

Mr. Pepin: Well, that happens to be one of those projects which I find very intelligent. I do not have to give you all the details, but generally speaking the regional carriers, for a certain time now, because of the possibility they have to transport passengers from one area to another, seem to have lost—and I am generalizing here—a certain interest in intra regional transportation.

Of course, and Mr. Corbin is quite aware of this, I hope I am not going to divulge things that are not already known here . . . anyway, let us say that there are projects in the air. There are people in the Atlantic provinces, I will not name them, who are thinking in terms of improving intra regional transportation. That is the kind of project which appears to me to bear the hall mark of good common sense and where the envelope system might be helpful. There are economies to be made. Say you could save \$2 or \$3 million, you could then take those \$2 or \$3 million to put them immediately to work for an intra regional or inter city transportation project. What you are talking about, I quite agree with.

[Text]

M. Corbin: Monsieur le ministre, je me tourne maintenant vers le transport ferroviaire et le service par autobus.

J'ai reçu la semaine dernière, alors que le Comité recevait M. Roberts, le président de VIA Rail, une déclaration plutôt étonnante et même fracassante, je dirais. Pour relater brièvement ce qui s'est passé, j'ai interrogé M. Roberts pour savoir si VIA avait révisé la décision de faire passer un train de passagers dans l'État du Maine, entre Montréal et St-Jean, au Nouveau-Brunswick, compte tenu de l'option de faire circuler ce train, ou enfin un train, à l'intérieur du Nouveau-Brunswick pour desservir des Canadiens au lieu de le faire passer sur le territoire d'un État étranger, ce qui ne rend pas tellement service aux citoyens du Nouveau-Brunswick. Alors, il m'a dit, évidemment pour toutes sortes de raisons: distance, longueur additionnelle du trajet, facteur coût, que ce n'était pas faisable et qu'il devait donc continuer, pour le moment tout au moins, le service de VIA Rail sur les voies du Canadien Pacifique et dans l'État du Maine. Ce que je trouve fort regrettable. C'est une idée contre laquelle j'ai lutté depuis l'inauguration de ce service.

• 2050

Cependant, on a aussi étudié certaines options et on a consulté, semble-t-il, les autobus Voyageur, pour tout au moins relier le nord-ouest du Nouveau-Brunswick avec le train Océan Limitée qui dessert toute la région entre Halifax et Montréal, en passant par Campbellton-Mont-Joli. Là encore, et c'est ce qui surprend dans sa déclaration, on a essayé d'établir un contact entre les ministres des Transports du Québec et du Nouveau-Brunswick de façon à assurer ce genre de service. Parce que l'autobus en question devait donner un service transfrontalier passant d'Edmundston au Nouveau-Brunswick, à la frontière du Québec, sur territoire québécois pour, éventuellement, arriver à Rivière-du-Loup. Et M. Roberts m'a dit: Cela n'a pas marché parce qu'ils ne sont pas intéressés. Et ce n'est pas un problème fédéral, c'est un problème provincial à ce moment-là... M. Roberts, monsieur le ministre, m'a déclaré: On a dit aux ministres du Nouveau-Brunswick et du Québec qu'ils pouvaient obliger Voyageur à établir un service entre Edmundston et Rivière-du-Loup, et ils n'ont pas voulu le faire.

Monsieur le ministre, je trouve que des situations comme celle-là sont regrettables, dommageables et dangereuses pour la Confédération canadienne. Je ne comprends pas que deux provinces voisines et que deux ministres des Transports de provinces voisines ne puissent pas s'entendre de façon à pouvoir doter les populations sur ces territoires d'un service bon marché leur donner un minimum de services là où la société d'État VIA Rail ne veut pas faire passer le train. Il nous restait l'autobus et on n'est pas capable d'établir le contact entre ces ministres-là, les faire s'asseoir à une table et les forcer à prendre une décision. Qu'est-ce que vous pouvez faire comme ministre des Transports pour changer la situation?

M. Pepin: D'abord, sur la généralité des lignes de chemin de fer, je n'ai pas discuté de ces choses-là avec M. Roberts récemment. Pourquoi? C'est parce que VIA Rail doit nous arriver un de ces jours avec un projet beaucoup plus général

[Translation]

Mr. Corbin: Mr. Minister, I would now like to address the subject of railway transportation and bus services.

Last week, when the committee received Mr. Roberts, the President of VIA rail, I heard a rather astounding if not explosive statement. To briefly relate what happened, I questioned Mr. Roberts to know if VIA had revised its decision to have a passenger train go through the State of Maine between Montreal and St. John, New Brunswick, with regard to the option of having that train or a train going through New Brunswick to service Canadians instead of going through the territory of a foreign state which does not really render, then, that many services to the citizens of New Brunswick. Though he gave me all kinds of reasons, of course: distance, additional length for the trip, the cost factor, that it could not be done and that they should thus continue, for the timebeing anyway, giving VIA rail service on the Canadian Pacific roadbed and go through the State of Maine. That is what I find regrettable. It is an idea that I have been fighting against since the inception of this service.

However, certain options were studied and it seems the Voyageur bus company was consulted at least to get a tie in between the Northwest of New Brunswick and the Ocean Limited train which serves the whole region between Halifax and Montreal going through Campbellton and Mont-Joli. Once again, and that is what is surprising in his statement, they did try to set up a contact between the Ministers of Transport of Quebec and new Brunswick so as to ensure that sort of service. Because the bus service in question was going across provincial borders from Edmundston, New Brunswick, across the line between that province and Quebec before arriving in Rivière-du-Loup. Mr. Roberts told me that it did not work out because "they" were not interested. That is not a federal problem, it is a provincial problem at that point... Mr. Minister, Mr. Roberts said this: we told the ministers of New Brunswick and Quebec that they could force Voyageur to set up a service between Edmundston and Rivière-du-Loup but they did not want to do it.

Mr. Minister, I find that sort of situation is quite regrettable, damageable and dangerous for Canadian Confederation. I do not understand how two neighbouring provinces and two ministers of transport of two neighbouring provinces cannot agree on a way to give the populations of those areas a minimum of inexpensive service where VIA Rail does not want to put a train through. We only had the bus left that we could count on and we cannot establish contact between those two ministers or get them to sit down at a table and force them into a decision. What are you going to do as Minister of Transport to change that situation?

Mr. Pepin: First of all, on the general subject of railways, I did not discuss those things with Mr. Roberts recently. Why? It is because VIA Rail is supposed to come to us one of these days with a far more general project than that. So, in that

[Texte]

que cela. Alors dans ce contexte-là, je n'ai pas poursuivi certaines discussions que j'avais eues avec lui sur le cas particulier que vous mentionnez. Alors, si vous voulez bien nous donner un peu de temps on va, je pense, rendre publics dans quelques semaines, sans préciser la signification du mot «quelques», on va préciser les projets de VIA Rail en ce qui a trait aux routes.

En ce qui a trait à l'utilisation des autobus, merci de l'information que vous me donnez. Je dois rencontrer M. Clair, le nouveau ministre des Transports du Québec, dans les prochaines semaines. Et je vais ajouter cela à mon horaire, parce que je pense avec vous que c'est un domaine où si la collaboration ne se fait pas naturellement entre les deux provinces, peut-être qu'elle pourrait se faire plus facilement s'il y avait un troisième intermédiaire.

M. Corbin: Pour l'instant, monsieur le ministre, c'est une demande que je vous fais, à savoir exercer tous les pouvoirs de conviction qu'on vous connaît pour amener ces deux personnages à une solution qui soit profitable aux populations que tous deux se doivent de servir et de bien servir. La situation actuelle ne saurait être tolérée davantage.

J'ai une dernière question, monsieur le président.

Le président: Oui.

M. Corbin: Monsieur le ministre, au cours de l'hiver vous avez renversé une décision, soit celle de fermer les services de messagerie du CN à Charlottetown et à Sydney en Nouvelle-Écosse. Cette décision a été qualifiée de «décision politique». Des confitures politiques pures. Politiquement cela me coûte cher, dans mon comté, des décisions comme celles-là. Je comprends que vous avez donné un délai de deux, trois ans, de façon à permettre à la situation économique de s'établir à l'Île-du-Prince-Édouard et à Sydney, et que l'extension des services sera examinée à la lumière de nouvelles données économiques à ce moment-là. Mais ce n'est pas une décision qui est facile à accepter pour des populations comme la mienne, monsieur le président. J'ai appuyé votre décision parce que les messageries vous ont dit: «Écoutez, on fait des déficits qui se chiffrent à 50 millions de dollars de plus par mois!» J'ai défendu cela devant ma population. Mais on m'a blâmé de vous avoir appuyé, monsieur le ministre. Et ce que l'on m'a surtout reproché, c'est que je n'ai pas, moi, le poids politique des députés de Charlottetown ou des députés de Sydney pour maintenir au moins encore pendant quelque temps les services de messageries à Edmunston où 22 employés perdent leur emploi, où on ferme tout simplement le service des messageries pour y supplanter un service à contrat, qui m'assure-t-on ne diminuera en rien la qualité du service offert à ce jour par les messageries du CN.

• 2055

Je vous ai écrit dernièrement, et je vous ai demandé de reconsidérer cette décision compte tenu aussi du facteur économique de la région que je représente. Est-ce que ce soir, vous pouvez me dire si vous allez continuer à appuyer la décision du CN ou si vous êtes prêts à réétudier ma demande au nom de la population?

[Traduction]

context, I did not pursue certain lines of discussion which I had with him on the particular case you are mentioning. Now, if you want to give us some time, I think we will be making public, within the next few weeks, without being too specific about "few", we are going to be disclosing certain VIA Rail projects concerning the different routes.

As far as the use of buses is concerned, thank you for the information you have given me. I am to meet Mr. Clair, the new Minister of Transport for Quebec, within the next few weeks. I will add that to my agenda because I think like you, that is an area where, if co-operation cannot happen naturally between the two provinces, perhaps it might be attained more easily if there is a third party present.

Mr. Corbin: For the time being, Mr. Minister, that is a request I am putting to you, that you use all your powers of conviction that we know you have to get those two people to come to a solution which is profitable for the populations of both the provinces that these ministers are bound to serve and to serve well. The present situation cannot be tolerated any further.

I have a last question, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes.

Mr. Corbin: Mr. Minister, this winter you reversed a decision that had been made of closing the CN messenger services in Charlottetown and Sydney in Nova Scotia. That decision was qualified as being a "political decision". Pure political marmalade. Decisions like that one cost me a lot politically in my riding. I know that you gave a two or three-year delay to allow the economic situation to reestablish itself on Prince Edward Island and in Sydney and that extending those service further will be examined in light of the new economic data at that point. However, it is not an easy decision to accept for populations like mine, Mr. Chairman. I agreed with your decision because messenger services told you: "Listen, we have deficits of \$50 million and more per month!" I defended that in front of the population of my riding. But I was blamed for having supported you, Mr. Minister. And what I was blamed for is that I do not have the political weight of the members from Charlottetown, or the members from Sydney to maintain, during at least during a certain period of time, the messenger services in Edmunston where 22 employees are losing their jobs, where you are simply closing down the messenger service to replace it by a contract service which, and I am assured of that, will not at all decrease the quality of service offered to date by the CN messenger services.

I wrote to you recently and asked you to reconsider that decision in the light of the economic factors for the region I represent. Tonight, could you tell me whether you are going to continue to support the CN's decision or whether you are ready to re-examine my request made in the name of the population?

[Text]

M. Pepin: Encore une fois, ce serait une longue histoire de raconter tout cela. D'ailleurs, je l'ai déjà raconté ce qui s'est produit. Cela m'étonne, cela me bouleverse, cela me renverse que vous appelliez cela une décision politique, parce que si c'est cela une décision politique, c'est très mauvais du point de vue politique! Je suis le premier à m'en rendre compte. C'est une décision économique, si jamais il y en a eu une. Le CN est venu devant moi, disant tout simplement, qu'à moins qu'ils se rationalisent, qu'ils se rétrécissent dans une nouvelle façon de servir des messageries—qu'ils allaient disparaître de toute façon. C'est une question où CN, à cause de la lourdeur de l'appareil, ne pouvait pas entrer en concurrence avec des sociétés de camionnage privées. Ils ne pouvaient pas le faire! Alors, on avait le choix entre laisser accumuler les déficits, et CN disait se fiant à une politique bien connue, si vous nous demandez de faire des déficits en fonction d'intérêts supérieurs de la Nation, et bien nous autres, nous vous demandons de payer la différence entre notre coût d'opération et les revenus que nous faisons. Alors les 50 millions de dollars qui deviendront 100 millions de dollars, remettez-les au CN parce que nous ne sommes pas là pour faire des œuvres de charité.

Voilà! Devant cette situation-là, j'ai accepté le moindre mal, c'est-à-dire une rationalisation des messageries, et voilà la situation que nous avons maintenant. Cependant, combien de fois j'ai dit que ce n'est pas dans n'importe quelle condition... Vous allez faire cela d'une façon convenable et c'est là que le CN, quand même, a pris des responsabilités en ce qui a trait à la relocation, au pré-pensionnement de ces employés. Et d'après ce que l'on me dit, il remplit ces obligations-là.

Quoi dire de plus, sinon que je ne suis pas d'accord avec vous, que ce n'est pas une décision politique du tout, c'est une décision vraiment économique, et que politiquement ça ne se défend pas très bien si on pense justement aux intérêts électoraux dans une affaire comme celle-là.

Mais j'ai pris cette décision-là, j'ai appuyé plutôt la décision du CN, parce que je pense que vraiment il n'y avait pas de choix.

M. Corbin: J'apprécie fort bien que la décision soit économique. C'est dans ce sens-là que je l'ai présentée à mes électeurs. Mais ce sont certains d'entre eux qui m'ont dit que c'était tout simplement une décision politique, avec toutes les odeurs que cela peut avoir.

Alors, vous devriez me féliciter d'avoir défendu vos intérêts...

M. Pepin: Sûrement!

M. Corbin: ... et cela pourrait me coûter cher plus tard.

M. Pepin: Je vous en remercie.

The Chairman: Mr. Benjamin, what is your point of order?

Mr. Benjamin: The minister would not want to leave any misunderstanding and the first question that Mr. Corbin asked about the respective ministers of Québec and New Brunswick regarding rail transportation, was it bus?

Mr. Corbin: To link with rail.

[Translation]

Mr. Pepin: Once more, it would be quite a long story. Anyway, I have already told the whole story of what went on. I am astonished, I am upset, I am flabbergasted that you call that a political decision because if that is a political decision it is a very bad political decision! I am the first one to see that. It is an economic decision if ever there was one. The CN came before me simply saying that unless they rationalize things, that they back into a different position for service through messenger services, that they would disappear anyway. It is a question where the CN, because of the weight of the whole structure, could not be competitive with private trucking firms. They simply could not do it! So we had the choice between letting deficits grow, and CN, basing themselves on very well known policy, or simply saying that if you ask us to make deficits because of the superior interests of the nation well, we will simply ask you to reimburse the difference between our operating costs and the revenues we get. So the \$50 million will become \$100 million and you will have to give them back to the CN because we are not there in the guise of a charitable institution.

There! Faced with that situation, I accepted the lesser of two evils, that is a rationalization of the messenger services and that is the situation we now have. However, how many times have I said that it is not to be done under just any old conditions... You are going to do that properly and that is where the CN did take its responsibilities concerning relocation and prepensioning off of those employees. According to what I was told, the CN is fulfilling all those obligations.

What more can I say except that I do not agree with you and that it was not a political decision at all that it was really economic, and that politically, it is not very easy to defend if we think of the electoral interests in such a matter.

However, that is the decision I made, I supported the CN's decision because I really think there was no other choice.

Mr. Corbin: I quite appreciate that the decision was economic. It is in that sense that I presented it to my electors. But some of them told me that it was simply a political decision with all the "questionable perfume" floating around it.

So you should congratulate me for having defended your interests...

Mr. Pepin: Certainly!

Mr. Corbin: ... And that could cost me an arm and a leg later.

Mr. Pepin: I thank you.

Le président: Monsieur Benjamin, vous voulez invoquer le Règlement?

M. Benjamin: Le ministre ne voudrait pas que l'on comprenne mal ses interventions et la première question posée par M. Corbin portait sur les ministres du Québec et du Nouveau-Brunswick pour ce qui était du transport par rail ou par autobus?

M. Corbin: Pour faire le lien avec les services ferroviaires.

[Texte]

Mr. Benjamin: Interprovincial. Well, Mr. Chairman, I think the minister or Mr. Corbin should make it clear, preferably the minister, that only the federal Minister of Transport has any legal power . . .

• 2100

The Chairman: The minister did make that clear in his answer.

Mr. Benjamin: It is not up to provincial ministers of transport and do not try to hide behind them.

The Chairman: Mr. Benjamin, in fairness to the minister, he made that clear. The minister made that clear in his answer.

Mr. Benjamin: I did not think so.

Mr. Pepin: That particular angle I did not cover because I assumed that everybody here knows that although in principle, in law, in the constitution, the federal government has jurisdiction in these matters, in practice, interprovincial bus transportation has become by administrative delegation a jurisdiction of the provincial authorities.

Mr. Benjamin: Provided you let them.

Mr. Corbin: The minister ought to use some declaratory power under the act, Mr. Chairman.

The Chairman: Order please, order.

Mr. Pepin: You suggest diplomatic powers.

The Chairman: Before recognizing Mr. Scott, may I simply remind members of the committee that I have seven other names of members on my list who wish to pose questions. Unless all members are brief, there will be no opportunity for all members to be heard. Mr. Scott, please.

Mr. Scott (Hamilton-Wentworth): Thank you, Mr. Chairman.

I am going to make the most of this rare opportunity to have the Minister of Transport available for free-wheeling discussion on any subject within his huge ministry and I am sure it will not come as any surprise to you, Mr. Minister, to learn that my two concerns are directly related to the rationalization of regional air policy and particularly to the future of Nordair and its air service into Hamilton Civic Airport. The proposed expansion of the airport itself at Mount Hope and the effect on many hundreds of my constituents may appear to be a somewhat parochial issue to my colleagues on this committee, but the minister and his officials will know that the future of Nordair and the degree of service that we expect at a first-class regional airport such as the one in Hamilton, which affects many hundreds of thousands of travelling public throughout southern Ontario, are inextricably linked. So in the time allotted to me this evening, Mr. Chairman, I want to pursue these two areas with the minister and I may need to interrupt you on the first in order to get to the second.

First Nordair. For some months the Minister of Transport has said that he has been trying to arrive at an agreement between groups interested in the purchase of Nordair and to work out an agreement between the unions involved in the projected new company called Regionair. My question: when

[Traduction]

M. Benjamin: Interprovincial. Bon, monsieur le président, je crois que le ministre ou M. Corbin devraient vraiment nous préciser, surtout le ministre, que le ministre fédéral des Transports est le seul à avoir quelque compétence juridique que ce soit . . .

Le président: Le ministre a été très clair dans sa réponse.

M. Benjamin: Cela ne dépend pas des ministres provinciaux des Transports et il est inutile de vous cacher derrière eux.

Le président: Monsieur Benjamin, le ministre a répondu très clairement. Reconnaissez-le.

M. Benjamin: Je ne crois pas.

M. Pepin: Je n'ai pas couvert cet angle particulier car je supposais que tout le monde ici savait que si en principe, en vertu de la loi, le gouvernement fédéral est responsable de cette question, en pratique, la responsabilité des transports interprovinciaux par autobus relève des autorités provinciales suite à une délégation administrative des pouvoirs.

M. Benjamin: A condition qu'on les en laisse libres.

M. Corbin: Monsieur le président, le ministre devrait user de certains pouvoirs que lui donne la loi.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît!

M. Pepin: Vous parlez de pouvoirs diplomatiques.

Le président: Avant de donner la parole à M. Scott, je rappellerai simplement aux députés qu'il me reste sept noms sur ma liste. Je ne pourrai donner la parole à tout le monde si les interventions ne sont pas plus courtes. Monsieur Scott, s'il vous plaît.

M. Scott (Hamilton-Wentworth): Merci, monsieur le président.

Je vais profiter au maximum de cette rare occasion que nous avons d'avoir le ministre des Transports disposé à répondre à n'importe quelle question touchant son énorme ministère et je suis certain que vous ne serez pas surpris d'apprendre, monsieur le ministre, que mes deux préoccupations principales touchent la rationalisation des transports aériens régionaux et en particulier l'avenir de Nordair qui dessert actuellement l'aéroport municipal de Hamilton. Le projet d'expansion de l'aéroport à Mount Hope et l'effet que cela peut avoir sur des centaines de mes électeurs sont peut-être des préoccupations un peu régionales, mais le ministre et ses fonctionnaires savent bien que l'avenir de Nordair et la qualité des services à laquelle on doit pouvoir s'attendre dans un aéroport régional de première classe comme celui de Hamilton, qui dessert des centaines de milliers de voyageurs dans tout le sud de l'Ontario sont inextricablement liés. Ainsi, monsieur le président, j'aimerais discuter avec le ministre de ces deux et je serai peut-être obligé de l'interrompre sur le premier pour que nous puissions passer au second.

Tout d'abord Nordair. Voilà quelques mois que le ministre des Transports déclare qu'il essaie de parvenir à un accord entre les groupes intéressés à l'achat de Nordair et entre les syndicats concernés par cette éventuelle nouvelle compagnie

[Text]

will the government decide on and announce the sale of Nordair?

Mr. Pepin: The answer is very simple: when we are ready in the sense that the conditions are favourable for that. I would have hoped that Mr. Scott would compliment me on, while accepting the idea of a merger between Nordair and Quebecair, not accepting a merger under any terms. This is what we have been discussing for all these months and I will not give up easily. I will not accept the merger until I am satisfied that the conditions that I have indicated are being met.

What were these conditions? Very, very, very simply that there would be an acceptable distribution of ownership in the merged company between interests in Ontario and in Quebec—an acceptable one—and that the investors would be sufficiently strong to hold the company and to buy the proper equipment. I have said that. I have said number two that the cadre, the managers of the two companies should indicate that they are willing to live together, and the unions similarly. I have said also, finally, that the condition of purchase by the consortium of the two companies should be satisfactory. I am still waiting, but progress is being made. Progress is being made. I could give you one, two or three of these progresses that have been made.

Mr. Scott (Hamilton-Wentworth): Mr. Minister, with great respect you really have been saying this ever since you became the Minister of Transport—ever since you assumed this portfolio. I just wonder if you realize the demoralized state of the staff at Nordair which is accounting in part for some of the labour difficulties among its flight attendants. I wonder if you realize that cutbacks in service, particularly to southern Ontario, have in part to do with the cloud of uncertainty which is hanging over the future of this company. So, I wonder, sir, if you do not owe it to the employees of this first-class airline, let alone to the travelling public, to remove that cloud of uncertainty as soon as possible.

• 2105

Another supplementary question, a related question. Mr. Minister, I know you are looking for a kind of 50-50 split between Nordair and Quebecair into a projected name of Regionair, but I am wondering if you realistically can do it. Do you really think you can split two regional airlines or get two regional airlines together on a 50-50 basis? In a subsequent question I would point out how this is really affecting the labour relations within the air line.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: I think it can be done indeed and, as you said, in "a kind of" so let us leave it at that. But I do not think you are fair when you attribute the responsibility for flight attendants' dissatisfaction to this. There are strikes and labour difficulties in other companies that do not have the possibility of merging with another company. I think this is far-fetched, if I may.

But I do not like the idea of the waiting because I am described as a procrastinator, which I am not. But for a long period of time the interested parties really refused to look at the reality, so I had to wait until they became more practical

[Translation]

qui s'appellerait Régionair. Quand le gouvernement va-t-il se décider et quand annoncera-t-il la vente de Nordair?

M. Pepin: La réponse est très simple: lorsque nous serons prêts, c'est-à-dire lorsque les conditions seront favorables. J'aurais espéré que M. Scott me félicite d'accepter l'idée d'une fusion entre Nordair et Quebecair sans pourtant l'accepter à n'importe quel prix. C'est justement ce dont nous discutons depuis des mois et je ne céderai pas facilement. Je n'accepterai pas cette fusion tant que je ne serai pas convaincu que les conditions que j'ai posées sont satisfaites.

Quelles sont ces conditions? Très simplement, que le titre de propriété soit distribué de façon acceptable entre les intérêts ontariens et québécois et que les investisseurs soient suffisamment solides pour assumer cette compagnie et acheter le matériel voulu. Cela je l'ai déjà dit. J'ai également déjà dit que les cadres des deux compagnies devront me prouver qu'ils sont disposés à coopérer de même que les syndicats. J'ai également dit que les conditions d'achat par le consortium de ces deux compagnies devraient me satisfaire. J'attends toujours mais cela avance. C'est certain. Je pourrais vous préciser un, deux ou trois résultats déjà obtenus.

M. Scott (Hamilton-Wentworth): Monsieur le ministre, sans vouloir vous vexer, je vous dirais que c'est exactement ce que vous répétez depuis que vous êtes ministre des Transports. Je me demande simplement si vous réalisez combien le personnel de Nordair est démoralisé et dans quelle mesure cela compte pour les difficultés syndicales parmi le personnel à bord. Réalisez-vous que les diminutions de services, particulièrement dans le sud de l'Ontario, sont en partie dues à l'incertitude qui règne sur l'avenir de cette compagnie aérienne. Ne devez-vous donc pas aux employés de cette excellente compagnie, sans parler aux voyageurs, de dissiper aussi vite que possible cette incertitude?

Je voudrais poser une question supplémentaire. Monsieur le ministre, je sais que vous espérez qu'on pourrait établir une société à 50-50 avec Nordair et Québecair qui s'appellerait Régionair, mais je me demande si c'est réaliste. Est-ce que vous pensez pouvoir associer deux sociétés de transport aérien régionales sur une base de 50-50? Dans une question qui suit, j'indiquerai en quoi cette association transformerait les relations de travail.

Le président: Monsieur le ministre vous avez la parole.

M. Pepin: Je pense qu'on peut y arriver comme vous l'avez dit, c'est-à-dire en établissant «un genre de»... Je ne crois pas que vous ayez raison d'attribuer à cette cause le mécontentement des stewards. En effet, il y a des grèves et des conflits de travail qui se présentent dans d'autres sociétés où il n'est pas question de fusion.

Cependant je ne suis pas en faveur d'attendre... j'ai la réputation d'être un temporisateur et ce n'est pas vrai. Mais, pendant longtemps, les parties intéressées ont refusé de regarder la réalité en face, aussi ai-je dû attendre qu'on puisse

[Texte]

to get the discussion going, but it is going now and, as I said, progress is being made. It will be done.

Mr. Scott (Hamilton-Wentworth): Mr. Chairman, I sympathize with the minister. I hope that, for the sake of the people of Nordair, you could be a little more specific on when it will be done. Let me just put this question. You have been minister for well over a year now, I grant it, I am sympathizing with you. You have inherited this problem from two ministers ago; when the previous minister, the Hon. Otto Lang, said that Nordair would be reprivatized by the end of 1979. In turn we inherited the whole thing and we did not have enough time to resolve the situation at that time. Mr. McLeish has told this committee, I believe, that a proposal regarding the national, regional and local airlines, some sort of rationalization by the government will be going before Cabinet before the end of this year. My question is: how do you rationalize the regional airlines, the airlines across the country, without first resolving the situation of Nordair? In other words, I guess this is a long way around of asking what the timeframe is that you have in mind within the next very few weeks or months in terms of resolving the Nordair situation.

Mr. Pepin: I do not want to be partisan here, but your government also tackled the matter and did not know what to do—so, you know, it is not an easy one.

The answer to the question you raised as to how you rationalize the merger of two airlines with the development of a regional air policy is very simple. The regional air policy has been developed and it is before Cabinet committee now. The merger of the two airlines, Quebecair and Nordair, would be quite in agreement with the new policy as defined in that paper and as how it will be revealed in the coming weeks or months. As a matter of fact, I think the merger helped the policy and the policy is quite reconcilable with the merger.

Mr. Scott (Hamilton-Wentworth): May I just go back, sir, Mr. Chairman through you, to an answer that the minister made in the previous question that I had asked. He expressed concern, dismay or some curiosity that the labour dispute within Nordair might have something to do with the cloud of uncertainty hanging over the future of the airline. I would just like to put on the record here, sir, that I have talked with many employees, many flight attendants in Nordair who are very concerned that the future of the company, particularly if it is a Quebec-based company, might impose on them the official bilingualism requirements which would jeopardize their jobs. I have had this expressed to me on a number of occasions by Nordair employees, flight attendants, who work outside of Quebec in the airline which, as you well know, is more than just a Quebec and Ontario airline. Let me come, sir, very succinctly to what is upsetting . . .

[Traduction]

engager les pourparlers, ce qui est fait et, comme je l'ai dit, on fait des progrès. Par conséquent la chose se fera.

M. Scott (Hamilton-Wentworth): Monsieur le président, je comprends la position du ministre et j'espère que, dans l'intérêt du personnel de Nordair, vous nous donnerez un peu plus de précisions sur la date à laquelle se fera l'opération. Mais permettez-moi de poser la question suivante: cela fait bien plus d'un an que vous êtes ministre et je sais que ce problème vous a été légué par vos deux prédécesseurs, depuis le jour où le ministre Otto Lang avait déclaré que Nordair serait rendu au secteur privé d'ici à la fin de 1979. Ensuite, nous avons hérité de toute cette affaire et nous n'avons pas eu le temps à l'époque pour la régler. M. McLeish a indiqué au comité qu'on présenterait, avant la fin de l'année, au Cabinet une proposition en vue de rationaliser la situation des compagnies nationales, régionales et locales. La question que je veux donc vous poser est la suivante: comment allez-vous procéder pour faire cette rationalisation des compagnies régionales, dans tout le pays, sans avoir précédemment réglé la situation de Nordair? Je suppose que je me suis exprimé de façon assez détournée pour vous demander si c'est dans les prochaines semaines ou les prochains mois que vous pensez pouvoir régler la situation de Nordair?

M. Pepin: Je ne voudrais pas faire preuve d'esprit de parti ici, mais votre gouvernement s'est aussi attaqué à ce problème et n'a pu su comment procéder, aussi vous ferai-je remarquer qu'il s'agit d'un problème difficile à résoudre.

Cependant, vous me demandez comment rationaliser la fusion de deux compagnies aériennes dans le cadre de l'établissement d'une politique régionale des transports aériens, et la réponse est bien simple: la politique régionale de transports aériens a été établie et soumise au Cabinet. La fusion des deux compagnies aériennes Quebecair et Nordair s'inscrit sans difficulté dans cette nouvelle politique, telle qu'elle est définie dans ce document et telle qu'elle sera publiée dans les semaines ou les mois à venir. En fait, cette fusion a aidé à établir cette politique et cette politique s'harmonise fort bien avec cette fusion.

M. Scott (Hamilton-Wentworth): Puis-je revenir à une réponse que le ministre a donnée à une question que j'avais précédemment posée. Le ministre a manifesté son étonnement ou sa réprobation lorsque l'avais indiqué qu'un conflit de travail au sein de Nordair pourrait être relié au climat d'incertitude qui règne au sujet de l'avenir de notre compagnie aérienne. Je voudrais que l'on consigne au compte rendu ici que j'ai parlé à beaucoup d'employés du personnel navigant de Nordair et ils s'inquiètent fort de l'avenir de cette société, d'autant plus que, si le siège social de cette société est implanté au Québec, on pourrait lui imposer des exigences au point de vue du bilinguisme qui mettraient en danger les emplois de ces personnes à qui j'ai parlé. Des agents de bord à l'emploi de la compagnie Nordair, qui travaillent à l'extérieur du Québec, ont fait part de cela à maintes reprises. Cette compagnie aérienne, comme vous le savez bien, ne dessert pas que le Québec et l'Ontario. Voici donc, en bref, ce qui me dérange . . .

[Text]

• 2110

Mr. Pepin: Mr. Scott, I will not deny that. There may be an influence of that. I will not deny that.

The Chairman: Mr. Dionne, on a point of order.

M. Dionne (Chicoutimi): J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Dionne invoque le Règlement.

M. Dionne (Chicoutimi): Monsieur le président, je pense que nous travaillons ici sous l'empire de la Loi sur les langues officielles. Je ne pense pas que ce soit ici que l'on doit élaborer des politiques contre le bilinguisme. Je ne crois ou je ne vois pas pourquoi qu'un député, ici, puisse émettre des opinions si gratuites telles que: le bilinguisme ne doit pas primer dans toutes les fonctions, dans tout le système du transport canadien. J'aimerais bien une fois pour toutes, monsieur le président, que l'on respecte les lois que le Parlement fédéral a votées sur le bilinguisme.

Mr. Scott (Hamilton-Wentworth): If I may speak to that . . .

The Chairman: Is that the same point of order?

Mr. Scott (Hamilton-Wentworth): If I may speak to that point of order, sir, I was not questioning the promotion of bilingualism wherever possible, wherever acceptable in this country. What I was saying, what I was reporting, were the concerns of many of the flight attendants who are now on strike and who are concerned about the future of their jobs if it should turn out that the future ownership of Nordair would jeopardize those jobs because they could not become absolutely fluently bilingual. I am saying that on behalf of a number of highly qualified, highly trained, very well experienced Nordair employees who work outside the Province of Quebec, who do not happen to be as fluently bilingual as you and I would wish to be and wish other Canadians to be. I did not want to suggest in any way that I would not be in favour of seeing bilingualism promoted where possible and acceptable. I am suggesting to the minister and I am suggesting to you, sir, that this is a fundamental grievance that these employees have.

Le président: M. Deniger, sur le même point d'ordre.

Mr. Deniger: I might remind my colleague from Hamilton that Nordair's origins go back to St-Félicien in the Province of Quebec. There has always been a Quebec-based company; these problems never existed in the past. The minister has repeatedly, in all of the questions that were asked on the subject of Nordair, said that one of his main considerations was precisely to guarantee the jobs of the employees that existed. He went even further than that; he even said not only the employees but management. That is one of the problems with the solution to Nordair that certainly I have been one of his biggest critics about. I think, to my colleague, that it is not helping the situation by even shedding a doubt that it might be a problem because it is not a problem. In fact, that is certainly not the problem: it is not even a job-security problem because the minister has gone on record as saying that. It is important that the member from Hamilton, who is a good colleague, a good member, whose interventions are always very positive, be

[Translation]

M. Pepin: Monsieur Scott, je ne nie pas que cela peut jouer. Je ne le nie certainement pas.

Le président: M. Dionne fait un rappel au règlement.

Mr. Dionne (Chicoutimi): On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Dionne, on a point of order.

Mr. Dionne (Chicoutimi): Mr. Chairman, I think we are all governed by the Official Languages Act. I do not think we should be, in this committee, jumping drafting anti-bilingualism policies. I cannot understand why a member of Parliament, in this committee, is allowed to express such an unfounded opinion as: bilingualism must not be the prime factor in all functions of the Canadian transportation network. Once and for all, I would like, Mr. Chairman, that the acts voted by the federal Parliament on bilingualism be respected.

M. Scott (Hamilton-Wentworth): Si vous me permettez de répondre . . .

Le président: Est-ce au sujet du même rappel au règlement?

M. Scott (Hamilton-Wentworth): Au sujet de ce rappel au règlement, monsieur le président, je ne remettais pas en question le concept du bilinguisme qui doit être appliqué partout où c'est possible dans le pays. Je vous ai rapporté les préoccupations de nombreux agents de bord, qui sont en grève maintenant et qui s'inquiètent de leurs emplois qui pourraient être mis en danger par les futurs propriétaires de Nordair, parce que ces employés ne sont pas parfaitement bilingues. Je vous rapporte les paroles de nombreux employés de Nordair, des employés très compétents, très bien formés et qui ont beaucoup d'expérience, des employés qui travaillent à l'extérieur de la province de Québec et qui ne sont pas aussi bilingues que vous et moi le désirerions, comme les autres Canadiens. Je ne voudrais pas que vous interprétiez mes paroles comme une sortie contre le bilinguisme. Je dis seulement, monsieur le ministre, et à vous monsieur, qu'il s'agit d'un grief essentiel qu'ont ces employés.

The Chairman: Mr. Deniger, on the same point of order.

M. Deniger: J'aimerais rappeler à mon collègue de Hamilton que la compagnie Nordair est née à St-Félicien dans la province de Québec. Cette compagnie a toujours eu son siège social au Québec et ces problèmes n'ont jamais existé auparavant. Lorsqu'on l'interroge au sujet de Nordair, le ministre répète qu'une de ses principales considérations, c'est précisément de garantir les emplois des employés. Il est même allé plus loin: il veut garantir les postes des employés et également de la direction. C'est un des problèmes à la solution du conflit de Nordair et je l'ai critiqué à maintes reprises à ce sujet. Par conséquent, j'aimerais dire à mon collègue qu'il ne sert à rien de même suggérer que cela puisse être un problème. Cela n'en est pas un. Ce n'est même pas un problème de sécurité d'emploi car le ministre a déclaré qu'il garantissait ces emplois. Il faut que le député de Hamilton, qui est un bon collègue, un bon député, qui intervient toujours de façon positive, il faut donc que le député de Hamilton soit convaincu que là ne réside pas le problème avec Nordair.

[Texte]

reassured that certainly, if there is a problem with Nordair, it is not that.

Mr. Scott (Hamilton-Weatworth): Mr. Chairman, I am delighted that Mr. Deniger has once again placed on the record and repeated the assurance that the minister is giving to these employees, that the question does not enter into this labour dispute at all. I will make sure that the message is transmitted to them.

Mr. Benjamin: On the same point of order.

The Chairman: Mr. Benjamin on the same point of order.

Mr. Benjamin: I am glad Mr. Deniger said what he did. It is not language. It is this minister who authorized three-day crash courses for ticket clerks and whatnot to become flight attendants, who are a safety hazard, in order to strike-break Nordair. You are the guy who did it!

The Chairman: Order, please. I am afraid are getting far away from the point of order; we are getting into a point of argument. Mr. Scott.

Mr. Scott (Hamilton-Weatworth): Mr. Chairman, I believe that with the interruptions I may have three more minutes left. I would like to deal with . . .

The Chairman: You may.

Mr. Scott (Hamilton-Weatworth): I would like to deal with the particular problem that concerns my area and many hundreds of my constituents. I want to state very succinctly what is upsetting these families who have not received notices of expropriation in connection with the expansion of Hamilton Civic Airport. I met with more than 200 people just last night at a town hall meeting at Ancaster. The airport expansion project manager, Mr. Joe Bristol, was there. He can testify to the individual feelings, concerns and, indeed, fears of my people that no matter where they hide, they have said—they can go hiding in the basement—the plaster falls off the walls; the pictures tilt, the windows rattle and, more importantly, the real estate value of their property plummets.

• 2115

Some 14 families are inside the 35 NEF contour, noise emission factor contour, and 180 other residents are affected, 40 of which are inside the 30 to 35 NEF contour. These people are expecting some form of compensation. At the moment the Transport ministry has no policy for compensation for these people who are not expropriated, but are drastically affected by airport expansion. My question through you, Mr. Chairman, is to ask the minister whether he and his officials would agree to meet with the two mayors of the communities involved and they are supported by the unanimous resolutions of both of the town councils. I would set up such a meeting at the earliest convenience to you, sir, and your officials. So, would the minister agree to such a meeting at a time and place of his choosing? The Minister of Transport is the only one who could change such policy and take a look at the very special situations which are involved regarding these people in the 35 and 30 NEF contours. They in my view, really deserve some form of compensation.

[Traduction]

M. Scott (Hamilton-Weatworth): Monsieur le président, je suis très heureux que M. Deniger ait répété encore une fois l'assurance qu'a donné le ministre à ces employés, que cette question ne s'imisce pas du tout dans ce conflit de travail. Je verrai à transmettre ce message à ces employés.

M. Benjamin: Je fais le même rappel au règlement.

Le président: Monsieur Benjamin, au sujet du même rappel au règlement.

M. Benjamin: Je suis heureux d'entendre l'intervention de M. Deniger. C'est ce même ministre qui a autorisé des cours intensifs de trois jours pour remplacer les agents de bord par des commis au billet, ce qui est dangereux, pour briser la grève à Nordair. C'est vous qui avez fait cela!

Le président: A l'ordre, je crois que nous nous éloignons du rappel au règlement, le débat commence à s'échauffer?

M. Scott (Hamilton-Weatworth): Monsieur le président, je crois avoir encore trois minutes. J'aimerais parler . . .

Le président: Faites.

M. Scott (Hamilton-Weatworth): J'aimais parler d'un problème particulier qui touche ma région et des centaines de mes commettants. J'aimerais parler brièvement des récriminations des familles qui n'ont pas reçu d'avis d'expropriation dans le cadre du projet d'expansion de l'aéroport municipal d'Hamilton. J'ai rencontré plus de 200 personnes hier soir à l'Hôtel de ville d'Ancaster. Le gestionnaire du projet d'expansion de l'aéroport, M. Joe Bristol, a assisté à cette réunion. Il peut témoigner de ce que pensent ces gens, de leurs préoccupations et de leurs craintes. Ces gens disaient, hier soir, qu'il ne servait à rien de se cacher, que les murs de leurs maisons s'effritent, que les tableaux bougent, que les fenêtres tremblent et, ce qui est plus important, que la valeur de leurs propriétés est en train de tomber.

Quelque 14 familles se trouvent à l'intérieur du contour NEF 35, le contour d'émission de bruit et 180 autres résidents sont touchés par cela dont 40 se trouvent à l'intérieur du contour NEF de 30 à 35. Ces gens s'attendent à une forme de compensation quelconque. A l'heure actuelle, le ministère des Transports n'a pas de politique compensatoire pour ces gens qui ne sont pas expropriés, mais qui se voient sérieusement touchés par toute expansion d'un aéroport. Ma question, avec votre permission, monsieur le président, s'adresse au ministre et j'aimerais savoir si lui et ses fonctionnaires seraient d'accord pour rencontrer les deux maires des municipalités ainsi touchées, maires qui se trouvent avoir le plein appui par résolution unanime de leurs conseils municipaux respectifs. J'organiserais telle rencontre pour une date de votre choix, monsieur, ainsi que vos fonctionnaires. Je me demande donc si le ministre serait d'accord avec l'idée d'une telle réunion à un lieu et à une heure de son choix? Le ministre des Transports est le seul qui pourrait faire imposer des modifications à cette politique et

[Text]

Mr. Pepin: Mr. Scott, you did not inform me of that problem. I am sorry about that. You were going to obviously, but before I meet the mayors—and I love to meet mayors obviously—could I find out first what the problem is. Mr. McLeish may have a definition of the problem now.

Mr. Scott (Hamilton-Wentworth): I apologize for unloading information on you that you may not have been aware of, but I did want to get it on the record because it is a matter of very real concern.

Mr. Pepin: I carry in my pocket a list of airports and everytime I meet McLeish I say, "what about Hamilton, what about Regina, what about Chibougamau, what about St. Leonard, what about Brandon. But I was not aware of this difficulty.

The Chairman: May I suggest, Mr. Scott that they now know of the problem, so perhaps it would be more efficient to have Mr. McLeish explain it at another time. I am in the hands of the committee, but we are fast running out of time.

Mr. Scott (Hamilton-Wentworth): Mr. Chairman, in the interest of time—I am sure Mr. McLeish is probably even more aware of the situation than I am—the bottom line is there are a lot of people who are affected by this airport expansion; we have now a general resignation, if not acceptance, in the area that airport expansion must take place, and must affect many hundreds of families, but what I am asking for—and this can only be done by the Minister of Transport himself—is a change in policy at least in this case so that those people can be compensated.

The Chairman: Thank you, Mr. Scott.

Mr. Pepin: Mr. Scott we will meet you in the coming hours and go through a first explanation of it, and then we will be in touch with you to see whether we should meet with the mayors or not.

The Chairman: Mr. Maltais.

M. Maltais: Merci, monsieur le président. D'abord, juste quelques mots pour dire que dans le cas des aéroports sur la Côte-Nord, monsieur le ministre, ça va bien.

M. Dumas est allé faire son tour dans le coin de Blanc-Sablon et dans le coin de Havre-Saint-Pierre et j'ai l'impression que le dossier est entre bonnes mains et que l'orientation, est la bonne. La semaine prochaine, la Commission canadienne des transports va siéger à Sept-Îles pour discuter, je pense, de la question des voies aériennes dans mon secteur et aussi d'autres questions connexes. J'ai même invité des gens de la région, des maires en l'occurrence, à venir présenter leur doléances devant la Commission canadienne des transports, parce que je pense que c'est peut-être le meilleur endroit pour avoir un point de chute, pour être sûr que les véritables

[Translation]

étudier les situations très spéciales où sont plongés ces gens pour ce qui est des fameux contours de 35 et 30 NEF. A mon avis, ces gens méritent certainement une compensation quelconque.

M. Pepin: Monsieur Scott, vous ne m'aviez pas prévenu de ce problème. Vous m'en voyez désolé. Il est évident que vous alliez m'en prévenir, mais avant que je puisse rencontrer le maire, et j'aime bien rencontrer les maires, c'est évident, je pourrais peut-être d'abord me renseigner sur la nature exacte du problème. M. McLeish pourra peut-être jeter une lumière différente sur le sujet.

M. Scott (Hamilton-Wentworth): Je suis désolé de vous prendre par surprise avec des renseignements qui ne sont peut-être pas encore parvenus à vos oreilles, mais je voulais que ce soit rendu public car c'est un véritable problème.

M. Pepin: J'ai dans ma poche une liste d'aéroports et toutes les fois que je rencontre McLeish je lui dis «Et qu'en est-il d'Hamilton, Regina, Chibougamau, Saint-Léonard, Brandon?» Mais je n'étais pas au courant de ce problème.

Le président: Monsieur Scott, maintenant que le problème est connu, peut-être serait-il mieux de demander à M. McLeish de nous en expliquer le fond une autre fois. C'est au comité de décider, mais le temps passe très vite.

M. Scott (Hamilton-Wentworth): Monsieur le président, puisque le temps passe vite, je suis sûr que M. McLeish connaît encore mieux la situation que moi, l'essentiel c'est qu'il y a énormément de gens touchés par l'expansion de cet aéroport; si les gens n'acceptent pas l'idée, il se sont tout au moins résignés à l'idée que l'expansion doit avoir lieu et que des centaines de familles en seront touchées, mais ce que je demande, et ce n'est que le ministre des Transports lui-même qui puisse le faire, c'est une modification de politiques, au moins dans le cas présent, pour qu'on puisse verser une certaine compensation à ces gens.

Le président: Merci, monsieur Scott.

M. Pepin: Monsieur Scott, nous vous rencontrerons d'ici quelques heures pour aborder ce problème une première fois et nous vous parlerons un peu plus tard pour savoir si nous devrions rencontrer les maires ou non.

Le président: Monsieur Maltais:

Mr. Maltais: Thank you, Mr. Chairman. First of all, a few words to say that in the case of the airports on the Northshore, Mr. Minister, everything is fine.

Mr. Dumas went around to Blanc-Sablon and Havre-Saint-Pierre and I get the impression that the file is in good hands and that the direction is all right. Next week, the CTC is going to sit in Sept-Îles to discuss the question of air corridors in my area as well as other questions. I even invited the people from my area, the mayors actually, to make representations before the CTC because I think it is the best place to assemble all the information and people to be sure that the real authorities hear the specific problems of that area.

[Texte]

autorités entendent les problèmes spécifiques à ce coin de terre.

Je voudrais remercier le ministre d'avoir demandé à la Commission canadienne des transports d'aller siéger dans ce coin-là pour entendre les gens directement. Je pense que c'était la meilleure voie à prendre pour faire un peu l'autopsie de tout autre problème aérien en moyenne en basse Côte-Nord, et particulièrement dans les villes nordiques aussi.

Ce soir, j'aimerais aborder premièrement la question des ports nationaux de Sept-Îles. Vous savez qu'il y a un mois déjà, vous avez confirmé la nouvelle autorité portuaire de Sept-Îles ou de la région et j'ai demandé à avoir des gens. Je vous ai recommandé des gens qui sont extrêmement actifs dans le milieu, de sorte qu'être seulement consultatifs... Je pense que ce serait un peu trop demander à ces gens-là que d'être en dehors du portrait. La nouvelle politique que vous avez annoncée au début de la semaine arrive très très bien puisqu'à l'intérieur, on retrouve une ligne de force très intéressante, celle de remettre le pouvoir localement. C'est très important.

• 2120

A ce chapitre, j'aimerais savoir, monsieur le ministre, comment cela va fonctionner dans le cadre du développement de Pointe-Noire à Sept-Îles? Vous savez que les études sont maintenant complétées, le plan directeur pourrait être dévoilé ce soir-même, mais il n'y a pas d'investisseurs qui semblent prêts à confirmer effectivement que de l'argent peut être dépensé dans le coin.

Au niveau des ports nationaux, on nous répond: «Écoutez, c'est embêtant de mettre de l'argent immédiatement des ports nationaux à Sept-Îles puisqu'on n'a pas d'investisseurs directement». Les gens qui seraient intéressés peut-être à s'installer à Pointe-Noire disent: «Écoutez, nous, on ne peut pas s'installer immédiatement parce qu'on peut pas voir exactement le port comme tel.»

On pourrait prendre comme exemple le cas de quelqu'un qui veut se partir un motel et qui dit que personne n'arrête devant le motel. Donc, il ne le construit pas. D'autres pourraient dire: «On va construire un motel et on va voir combien de gens vont arrêter devant et, après cela, on verra s'il est rentable.»

J'ai l'impression qu'il faudrait que les ports nationaux prennent une décision d'investir un certain montant d'argent assez rapidement... D'autant plus que l'an passé, je vous avais demandé le plan quinquennal du ministère des Transports et, en l'occurrence, des ports nationaux, et on voyait un montant de \$1.8 million de dollars qui apparaissait pour cette année. Ce million-là ne semble pas vouloir être débloqué immédiatement. Compte tenu de la situation économique que vit la côte nord actuellement, et spécialement Port-Cartier et Sept-Îles, est-ce qu'il n'y aurait pas lieu de votre part de convaincre, enfin... Qu'est-ce qu'on peut faire maintenant pour convaincre les ports nationaux d'aller de l'avant? Deuxièmement, est-ce qu'on demandera à notre autorité portuaire locale de faire du *Lobbying* auprès de vous ou auprès des compagnies qui seraient intéressées à investir sur la côte nord? Parce que vous savez, avant d'arriver directement à Sept-Îles, il faut passer par Montréal, Trois-Rivières, Québec et maintenant un petit

[Traduction]

I would like to thank the Minister for having asked the CTC to go sit in that area to hear the people directly. I think it was the best solution to, in a way, autopsy whatever other air problems there might be on the Northshore and lower Northshore and especially in the more Northern communities as well.

Tonight, I would first like to talk about the question of national harbours in Sept-Îles. You know that a month ago already, you confirmed the new port authority in Sept-Îles, or for the area and I asked to have certain people. I recommended people to you who are extremely active in their community so as that strictly as consultants... I believe it would perhaps be asking too much of those people to stay out of the whole thing. The new policy you announced at the beginning of the week is quite timely because in it we find a very interesting orientation which is to give local powers. That is very important.

I would like to know, Mr. Minister, how this is going to work within the framework of the Pointe-Noire development in Seven Islands? You know that the studies are now completed, that the master plan could be divulged tonight, but there are no investors who seem ready to really confirm that the money can be made available for that area.

At the National Harbours level, we are told: "Listen, it is rather difficult to put money right now into National Harbours in Seven Islands because we do not have any direct investors." The people who might be interested in setting up shop at Pointe-Noire say: "Listen, we cannot set that up immediately right there because we cannot see exactly the port as such."

We could use the example of someone who wants to set up a motel and says that nobody stops in front of the motel site, so, he does not build. Others could say: "We will build a motel and see how many people are going to stop in front of it and after that we will see if it is economical."

I get the impression that the National Harbours Board should make a decision and invest a certain sum of money rather rapidly... Moreover, last year, I had asked for the five-year development plan of the Ministry of Transport and National Harbours Board and there was an amount of \$1.8 million appearing there for this year. That million does not seem to be available immediately. Taking into account the economic situation on the north shore presently and especially in Port Cartier and Seven Islands, would it perhaps not be possible for you to convince, anyway... What can be done right now to convince National Harbours Board to go ahead? Secondly, should we be asking our local port authority to get into lobbying either you or the companies who might be interested in investing on the north shore? Because, as you know, before getting into Seven Islands, you have to go through Montreal, Three Rivers, Quebec City and, these days,

[Text]

crochet dans le Gros-Cacouna et peut-être s'il reste de la place, Sept-Îles.

Je pense qu'il y a danger de ce côté-là. J'aimerais savoir quel est le rôle exact de cette autorité portuaire pour pouvoir aller chercher des investisseurs potentiels. Est-ce qu'on peut aller à New York rencontrer des gens? Est-ce qu'on peut demander à des gens de New York de venir à Sept-Îles les rencontrer? J'aimerais savoir votre position là-dessus s'il vous plaît?

M. Pepin: Il y a évidemment un plan de développement pour Pointe-Noire. J'ai regardé ce sujet-là récemment, je pense, en partie avec vous parce que vous m'avez envoyé des ingénieurs qui étaient intéressés à faire du travail dans la région. Il y a un fait qui ressort, c'est que la Commission des ports nationaux ne fait pas elle-même cette promotion. Ce n'est pas à elle. La promotion se fait par des groupes de citoyens, par des municipalités, par des ingénieurs, par des manufacturiers, par des transporteurs. Le CN, comme vous savez, fait partie d'un groupe d'exploitant de ports, mais ce n'est pas le rôle primordial de la Commission des ports nationaux que de développer le port lui-même.

C'est là, justement, que vous avez raison. Je vous remercie de souligner comment la création de corporations locales va aider parce que vous allez alors avoir des gens qui vont prendre à leur charge d'administrer le port et qui vont prendre à leur charge d'en faire la promotion. Mais dans d'autres endroits vous avez des comités consultatifs, à Churchill par exemple, qui se créent justement à cette intention-là, pour faire la promotion du port. Mais, encore une fois, le fait qu'une bonne partie de l'autorité, pour ceux des ports qui sont présentement sous la Commission des ports nationaux et qui vont devenir des filiales et des subsidiaires de la Société des ports du Canada, pour ceux-là au moins, ils vont avoir une autorité locale qui devrait, du moins, être très énergique. C'est une des conditions, justement, du statut de subsidiaire que d'avoir la volonté locale de présider au développement du port.

M. Maltais: Dans le même ordre d'idées, la région Sept-Îles, Port-Cartier a été déclarée zone, ... je ne dirais pas «sinistrée», mais c'est pratiquement cela ... zone désignée dans le cadre d'un programme spécial d'adaptation communautaire et de restructuration industrielle. Est-ce que la Commission des ports nationaux, à titre de société de la Couronne, aurait le droit de se prévaloir de ce plan de développement en allant chercher des montants, dans l'hypothèse où on peut prouver que le fait de commencer immédiatement amènerait une rentabilité sûre, ou tout au moins à court terme?

M. Pepin: Il faudrait poser la question à M. Gray, qui siège présentement.

M. Maltais: C'est dommage! Il y avait 4 comités qui m'intéressaient ce soir, mais j'ai choisi celui des Transports compte tenu de l'importance que cela représente chez-nous. Mais, enfin! je vais poser la question à M. Gray. Vous avez répondu habilement.

[Translation]

you have to go around to Cacouna and, then, if you have any room left, Seven Islands.

I think there is some danger there. I would like to know what is the exact role of that port authority to go and try to get investors or potential investors. Can we go to New York to meet people? Can we ask people from New York to come meet us in Seven Islands? I would like to know your positions on that, please?

Mr. Pepin: Of course, there is a development plan for Point-Noire. I looked at that recently, part of it with you, I think, because you sent engineers to see me and they were interested in working in that region. There was a fact that came out of that. It is that the National Harbours Board is not promoting that itself. It is not up to them. ... The promoting is being done by a group of citizens, by the municipalities, engineers, manufacturers, transporters. The CN, as you know, is part of a group of port users but that is not the primary role of the National Harbours Board and it is not up to them to develop the port itself.

That is where you are right. I thank you for having pointed out how the setting up of local corporations will help because you will then see people making themselves responsible for the management of the port and who will be taking it upon themselves to promote it. But in other places, you have advisory committees such as in Churchill, for example, which are created exactly for that, promoting the port. Once again, however, the fact that a good portion of the authority, for those ports which are presently under the National Harbours Board and which will become subsidiaries of the Harbours Corporation of Canada, for those, anyway, they will have a local authority which should, at least, be very energetic. That is exactly one of the conditions of the subsidiary status, is having a local will to see to the development of the port.

Mr. Maltais: In the same line of thought, the Seven Islands and Port Cartier area was declared, I would not say a "disaster area" but it is almost that, it was declared a "designated area" within the structure of a special program of community adaptation and industrial restructuring. Could the National Harbours Board, as a Crown corporation, be in a position to avail itself of that development plan by going to get funds, if it can be proven that immediate beginning of the project would guarantee its economic success, at least in the short term?

Mr. Pepin: We would have to ask that to Mr. Gray, but he is presently sitting.

Mr. Maltais: That is too bad! There were four committees I was interested in tonight but I chose the Transport Committee because of the importance it has for my area. Anyway! I will put that question to you, Mr. Gray. You certainly did answer with great ability.

• 2125

Une autre question m'intéresse, celle de la planification, au niveau de Transports Canada, concernant les quais. J'ai eu le

Another question which interests me is that of planning in Transport Canada as far as wharves are concerned. I had the

[Texte]

plaisir, il y a 15 jours, d'aller rencontrer les responsables de Pêches et Océans à Québec et j'ai trouvé extrêmement triste qu'il y ait si peu de coordination entre quatre ministères, soit le ministère des Travaux publics du Canada, Transports Canada, le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien et le ministère des Pêches et Océans. Chacun planifie son petit quai ou son gros quai à son ministère, mais sans véritablement vérifier ce qui se fait à l'autre, de sorte qu'on a pu localiser quatre quais qui vont être construits aux mêmes endroits par quatre ministères différents. C'est passionnant! Je les ai programmés à l'intérieur des plans quinquennaux. C'est moi, en allant montrer mes plans à des fonctionnaires, qui leur ai démontré jusqu'à quel point ils ne savaient pas ce qui se passait dans les trois autres ministères.

Je vous le dis, cela devient farfelu parce que le ministère des Pêches et Océans prépare des quais pour pêcheurs alors que le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien peut construire de petits quais pour permettre aux Indiens de remonter des rivières et d'arriver dans l'estuaire du Fleuve. Les Travaux publics eux, font des quais pour de gros bateaux qui viennent porter les vivres à l'automne ou qui bont le ravitaillement à partir du printemps pour les Postes canadiennes. Transports Canada, dans tout cela, prépare d'autres formes de quais qui peuvent servir à l'entreposage. Donc, on prévoit aussi une espèce de hangard.

Monsieur le ministre, je parle de ma région, mais si on parlait d'autres choses, ce serait peut-être encore plus surprenant. J'aimerais savoir s'il n'y aurait pas lieu d'assoir ces quatre ministères-là avec Transports Québec pour avoir une vraie planification. La frustration du député là-dedans, monsieur le ministre, vous l'admettez. Moi, je vous écris des lettres, vous me répondez très très bien. D'ailleurs, j'en ai reçu une un an en retard avant-hier; vous étiez consterné selon vos propos. Vous étiez consterné! Je vous demandais des renseignements sur l'aéroport de Schefferville et de Gagnon. C'était du 20 juillet et vous disiez . . .

M. Pepin: Pourquoi prenez-vous le cas d'une exception comme cela? Pour m'humilier?

M. Maltais: Non, c'est pour montrer que parfois il y a des retards que le calendrier ne saurait tolérer.

Finalement, monsieur le ministre, cela devient frustrant d'écrire à l'un ou à l'autre, alors qu'il n'y a pas de coordination véritable. Et le Québec tente . . . Je suis peut-être le seul, monsieur le ministre, à avoir la possibilité de voir les ordres de grandeur, parce que ce comté-là, de par sa nature, m'oblige à vérifier certaines choses. Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu de demander à Transports Québec et à l'ensemble des ministères fédéraux qui s'occupent des ports de voir à coordonner leurs activités, pour être bien sûr que cela réponde aux besoins des gens et surtout pour s'assurer des économies d'argent. C'est cela, finalement, qu'il faut regarder.

M. Pepin: Je ne veux pas commenter parce que c'est difficile pour moi de le faire. J'ai l'impression que votre description est convaincante, c'est le moins qu'on puisse dire. Une des difficultés justement, et cette difficulté va être corrigée par la nouvelle politique des ports, c'est les relations qui existaient entre le ministère des Transports et le ministère des Travaux

[Traduction]

pleasure, a fortnight ago, of meeting the authorities for Fisheries and Oceans in Quebec City, and I found it extremely sad that there was so little co-ordination between the four departments, Public Works Canada, Transport Canada, Indian and Northern Affairs and the Department of Fisheries and Oceans. Each one plans his own little wharf or his own big wharf in his department and elsewhere and we thus managed to locate four wharves which are going to be built exactly in the same places by four different departments. Far out! I programmed them in the framework of the five-year plan. When I went to show these plans to different officials, I was the one who showed them how little they knew of what was going on in the three other departments.

I can tell you it was really crazy because the Department of Fisheries and Oceans was preparing wharves for fishermen while the Indian and Northern Affairs Department was thinking of building small wharves for the Indians to use going upriver as well as in the lower St. Lawrence. As for Public Works, they were building wharves for the big ships landing supplies in the fall or in the spring for Canada Post. Transport Canada, in all that, is preparing other kinds of wharves which can be used for storage. So you have to provide for a sort of a storage building.

Mr. Minister, I am talking about my area but perhaps if we talked of other things we might get even more surprises. I would like to know if it might perhaps not be good to sit those four departments down with Transport Quebec to get into some real planning. You will admit, Mr. Minister, that a member can get very frustrated in such a situation. I write letters to you and you send me beautiful answers. I got one the day before yesterday but it was a year late; according to the letter, you were amazed. You were amazed! I was asking you for some information on the airport at Schefferville and Gagnon. That was July 20 and you said . . .

Mr. Pepin: Why are you taking such an exceptional case? To humiliate me?

Mr. Maltais: No, just to show that there are certain delays that schedules just cannot tolerate.

Finally, Mr. Minister, it becomes very frustrating when you write to this one and that one when there is no real co-ordination. And Quebec is trying . . . Perhaps I am alone in this, Mr. Minister, in having the possibility of seeing the different scales of things because in that riding, because of its very nature, you have to check up on certain things. Perhaps it would be good to ask Transport Quebec and all the federal departments taking care of ports and harbours and all to co-ordinate their activities to make sure that the needs of the people are answered and especially to ensure economies of scale. Finally, that is what we must look at.

Mr. Pepin: I do not want to comment on that because it is rather difficult for me to do so. I get the impression that your description is convincing, that is the least that can be said. One of the difficulties, and this is going to be corrected with the new harbours policy, is the relationship which exists between the Department of Transport and the Department of Public

[Text]

publics. Cette relation-là était sui generis, pas très harmonieuse, pas très constructive surtout, pas très valable sur le plan de la planification.

Je ne sais pas si vous avez lu la publication qui est ici, mais je pense qu'on y rapporte qu'un des éléments de cette politique-là, c'est le transfert de l'initiative et de la planification du ministère des Travaux publics au ministère des Transports. Le ministère des Travaux publics deviendrait tout simplement un exécutant des plans, des projets, des décisions du ministère des Transports en ce qui a trait à la 3e catégorie de ports, c'est-à-dire les ports et havres publics.

Alors, au moins, je peux répondre que la politique des ports va marquer un progrès sur la confusion que vous avez observée entre les différents ministères en ce qui a trait aux ports. Je pense que cette réalité-là existe entre le ministère des Pêches et Océans et le ministère des Travaux publics. Je pense qu'il y avait déjà eu un accommodement entre ces deux ministères. Je pense qu'au ministère des Travaux publics, on fait la même chose que le ministère des Pêches et Océans a fait. Travaux publics devient ni plus ni moins un exécutant plutôt qu'un initiateur.

M. Maltais: Tant que les choses sont coordonnées, il n'y a pas de difficulté.

M. Pepin: Oui. Sur le plan des provinces, il y a toute une négociation à faire entre le gouvernement central et les provinces sur la vocation de certains ports.

Il me semble, à moi, et j'apprécierais votre aide en ce domaine-là, qu'il y a certaines situations où vraiment la responsabilité du gouvernement fédéral est minime et qu'on devrait accepter un *modus vivendi* avec les provinces.

M. Maltais: Pour vous encourager, monsieur le ministre, j'ai demandé une rencontre avec monsieur Dumas, monsieur Hamel de Québecair, Ailes du Nord Ltée, le député provincial péquiste de mon coin et des gens qui s'occupent directement de l'aviation dans mon secteur en vue de regarder le document du ministère des Transports sur la planification des aéroports et des installations de Transports Canada, pour trouver un plan quinquennal, peut-être. On pourrait aussi modifier les priorités de Transports Canada ou des Ailes du Nord Ltée en fonction de l'ensemble des intervenants. Alors, on va essayer de faire vivre le fédéralisme au député péquiste.

• 2130

Il y a autre chose aussi qu'on va essayer de faire. Cet été, je vais entreprendre la tournée du comté au complet. Pour situer les autres autour de la table, c'est un comté de 600 milles de littoral. Je ferai rapport au ministre à ce moment-là, parce que j'ai l'intention de rencontrer un peu tout le monde. J'aimerais qu'on aie peut-être un comité qui pourrait étudier la question des quais en moyenne et basse Côte-Nord, pour faire un document à l'exemple de celui qui a été fait dans le cadre du transport aérien. Une fois que ces choses-là sont coordonnées et planifiées, une fois qu'on sait que c'est suivi et que cela peut se réaliser, il est possible de faire des choses. Monsieur Benjamin, tout à l'heure, était très déçu de voir qu'après moult déclarations, il n'y avait rien de fait. Moi, je me dis qu'il y a

[Translation]

Works. That relation was sui generis, not very harmonious, not very constructive and not very good in so far as planning was concerned.

I do not know if you read the document which we have here, but I think that there are in it some elements of that policy which is a transfer of initiative and planning from the Department of Public Works to Transport Canada. The Minister of Public Works would simply become an executor of different plans, projects and decisions made by the Ministry of Transport in so far as the third category of harbours are concerned, that is public harbours and ports.

So I can at least answer that the harbours policy will be a progress when compared to the confusion that you have seen existing between the different departments where harbours are concerned. I think that problem does exist between the Department of Fisheries and Oceans and the Department of Public Works. I think there had been accommodation between those two departments. I think that in the Public Works department certain things were done which the department of Fisheries and Oceans had already done. Public Works will become an executor, more or less, rather than an initiator.

Mr. Maltais: In so far as everything is co-ordinated, there is no problem.

Mr. Pepin: Yes. As for the provinces, there are all kinds of negotiations that must go on between the central government and the provinces as for the final use of certain ports.

It would seem to me, and I would appreciate your help in that area, that there are certain situations where the responsibility of the federal government is really minimal and that we would accept a *modus vivendi* with the provinces.

Mr. Maltais: To encourage you, Mr. Minister, I asked for a meeting with Mr. Dumas, Mr. Hamel from Quebecair, Ailes du Nord Ltée, the PQ MLA from my area and with people who are more directly involved in aviation in my region so as to look at the document out of the Ministry of Transport on airport planning and on the planning of Transport Canada facilities with a view to perhaps coming up with a five-year plan. Perhaps we could also change the priorities of Transport Canada or Ailes du Nord Ltée with a view to the totality of the different parties involved. So we will try to get the PQ member to feel comfortable with federalism.

There is something else we will also be trying to do. This summer, I am going to undertake a trip throughout the whole riding. To give the others around the table an idea of the job at hand, there are 600 miles of coastline in that riding. I will then report to the minister because my intention is to meet as many people as possible. I would like a committee to be set up which could perhaps study the question of wharves on the Northshore, both the mid and lower, to write a document which would be along the lines of what was done for air transportation. Once those things are co-ordinated and planned, once it is known there is follow up and it can be done, it is possible to get things done. Mr. Benjamin was quite disappointed before, when seeing that after many statements nothing had been

[Texte]

moyen de faire quelque chose, pourvu qu'on soit coordonné. J'aimerais aussi qu'on puisse avoir le même genre de rapports de la part de Transports Canada sur la question des quais en moyenne et basse Côte-Nord.

Vous savez que le Québec a entrepris dans mon secteur une étude. Je pense qu'il est farfelu de se concurrencer dans un même domaine, alors qu'il y a avantage à tout mettre les intérêts en commun. Cela va beaucoup plus vite. On sait où on va. Aussi, on peut dire à ces gens-là ce qu'il en est, directement. Vous savez, la difficulté en moyenne et basse Côte-Nord, c'est la communication. On ne peut pas être là tous les jours, ce n'est pas possible. Je me dis que si on pouvait arriver clairement, en tant que député responsable et leur dire: tant au provincial qu'au fédéral, voici le plan et, normalement, à moins de changements majeurs, c'est l'orientation que cela va prendre. J'aurais peut-être une dernière . . .

M. Pepin: Vous avez eu des succès évidents dans vos efforts pour présenter les ministères à la population, la population aux ministères, les ministères les uns aux autres et les ministères fédéraux aux ministères provinciaux. Continuez, vous avez mon encouragement. Je vous envoie M. Clavell demain pour commencer à discuter de ces questions avec vous.

Le président: Monsieur Maltais, deux minutes.

M. Maltais: Deux minutes? D'accord. L'autre question concerne Air Canada dans mon secteur. J'ai parlé à M. Hamel, ou enfin M. Hamel m'a parlé. Il me disait qu'il était assez difficile d'avoir deux compagnies aériennes qui puissent travailler dans ce secteur-là. M. Hamel a trouvé à peu près la solution suivante. Il m'a dit: Il y en a une de trop; donc, on va faire disparaître Air Canada. Moi, je lui ai répondu: C'est vrai, il y a peut-être deux compagnies, il y en a une de trop. On pourrait peut-être faire disparaître Québecair.

Je voudrais savoir quelle est la position de votre ministère concernant Air Canada. Chez nous, c'est très important d'avoir Air Canada. Vous savez que CPR était à Sept-Îles avant Air Canada. Il y a toujours eu une continuité. Deuxièmement, Québecair n'a pas encore fait la preuve de sa fiabilité et de sa régularité. Avant qu'on leur donne le monopole sur la Côte-Nord, il va falloir qu'ils donnent des preuves beaucoup plus évidentes que celles qui ont été faites par le passé. J'ai en vue encore, comme preuve, tous les changements d'aéronefs en moyenne et basse Côte et dans le coin de Schefferville. Vous savez que le service JETS à Schefferville, Gagnon et Fermont devrait être annulé pour avoir encore des avions turbopropulseurs. C'est beaucoup plus long, évidemment, en termes de temps, et les gens n'aiment pas trop trop les services de Québecair et les Ailes du Nord Ltée.

J'aimerais, monsieur le ministre, que vous soyez notre protecteur de ce côté-là, parce que je sais comment cela se passe, dans ces milieux-là. Le député n'a pas grand chose à dire, sinon que de signaler le problème. On est là en réaction et non pas en prévision. Alors, j'aimerais que vous ayez l'œil averti.

M. Pepin: Je sais que vous voulez que je parle vite. Le principe qu'applique la Commission canadienne des transports dans ces domaines-là, c'est de ne pas permettre un deuxième transporteur sur une ligne qui est déjà exploitée par un seul transporteur et où il n'y a pas place pour deux. Cela, c'est le

[Traduction]

done. I simply feel that things can be done as everything is co-ordinated. I would also like to have the same kind of reports from Transport Canada on the question of wharves along the mid Northshore and lower Northshore.

You know that, in my area, Quebec has undertaken a study. I think it would be rather queer to compete with one another in the same area while there is an advantage for everyone to put their interests in common. Things go much faster that way. You know where you are going. We could also tell those people what is happening directly. You know, the difficulty on the mid and lower Northshore is communications. You cannot be there every day. It is impossible. I feel that if we could come to them and clearly state as the responsible member: provincially as well as federally, here is the plan and normally, unless there are major changes, that is the orientation it will be taking. I would perhaps have a last . . .

Mr. Pepin: You have had clear success in your efforts trying to present the departments to the population, the population of the departments, the departments one to the other and the federal departments to the provincial ones. Continue in that way, I encourage you to do so. I will send you Mr. Clavell tomorrow to start discussing those points with you.

The Chairman: Mr. Maltais, two minutes.

Mr. Maltais: Two minutes? Okay. My next question concerns Air Canada in my area. I spoke to Mr. Hamel, or Mr. Hamel spoke to me. He said that it was rather difficult to have two air transportation companies working in that area. Mr. Hamel found the following rough solution. He said: "there is one company too many; we will have to get Air Canada to disappear". I answered: "it is true there are two companies, there is one too many. Perhaps we could have Quebecair disappear".

I would like to know what the position of your departments is concerning Air Canada. For us it is very important to have Air Canada. You know that CPR was in Seven Islands before Air Canada. There has always been continuity. Secondly, Quebecair has not yet proven its trustworthiness or regularity. Before giving them a monopoly in the North shore, they are going to have to give far clearer proof than what they gave in the past. As proof of the pudding, all the air craft changes on the mid and lower Northshore as well as in and around Schefferville. You know that the JETS service to Schefferville, Gagnon and Fermont was cancelled and replaced by turbo jets. It takes much longer, of course, in terms of time and people do not like the Quebecair or Ailes du Nord Ltée. Services very much.

Mr. Minister, I would like you to be our protector in this matter because I know how it works in those companies. A member of Parliament does not have much to say except to air the problem. We are in a reactive situation and not in a forecasting one. So I would like you to keep an eye open.

Mr. Pepin: I know that you want me to speak fast. The principle applied by the CTC in those areas is not to allow a second carrier on a line where there is already one carrier only and where there is no room for a second. That is the basic principle. However, in certain circumstances, the politicians

[Text]

principe de base. Dans certaines circonstances, les politiciens auraient peut-être aimé favoriser un transporteur régional, mais très souvent, c'est la population elle-même qui insiste pour avoir Air Canada à la place du transporteur régional. Mais vous avez les deux.

M. Maltais: Oui.

M. Pepin: Vous êtes avantagés.

M. Maltais: Ils l'ont conservé. Moi voici ce que je dis aussi à Air Canada: pour que le service soit rentable, qu'on nous donne des horaires qui ont de l'allure. C'est important.

Le président: Merci, monsieur Maltais.

Now, we have a real difficulty. This is like the multiplication of the loaves and fishes; we still have seven members who want to be heard. The committee is going to have to make a decision whether it wants to report the estimates or not. It certainly is my desire to report the estimates; otherwise it seems to me it looks as if the committee has not done its work, and after 57 meetings, I think we must have done our work.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: On the matter of reporting the estimates, I agree that we should report them. I believe this is our last chance on the main estimates.

The Chairman: It is.

• 2135

Mr. Benjamin: I would be agreeable, and urge it upon my colleagues to our sitting till 10.30 p.m. or 11.00 p.m. to complete the list of questioners you presently have and report the estimates. We do not get another kick at the minister until probably this fall.

The Chairman: Mr. Dionne.

M. Dionne (Chicoutimi): Sur un rappel au Règlement, monsieur le président. Moi, je considère que j'ai assisté à presque toutes les séances du comité permanent des Transports ici, cet hiver, durant cette session, et tout ce qu'on dit ce soir, on l'a déjà dit. Je suis convaincu que monsieur le ministre connaît d'avance son intervention, comme il a connu celles de plusieurs autres. J'estime qu'à 21 h 45, je pense qu'il faut être raisonnable quand même. Plus on parle, plus on veut parler. J'estime, moi, sachant que monsieur le ministre connaît quand même, et peut identifier tous les problèmes passablement bien, qu'à 21 h 45 il serait convenable qu'on mette fin à cette séance et qu'on passe au vote.

The Chairman: That is the most reasonable point of order I have heard in a long time.

Mr. Benjamin: On a further point of order, have we had 57 meetings on estimates? We have had 57 meetings.

The Chairman: No, I said we have had 57 meetings.

Mr. Benjamin: But not on estimates?

The Chairman: No, not on all estimates, Mr. Benjamin.

[Translation]

would perhaps have preferred to favour a regional carrier, but very often it is the population itself who insists on having Air Canada instead of a regional carrier. But you have both.

Mr. Maltais: Yes.

Mr. Pepin: You are really favoured.

Mr. Maltais: They kept it, but I have already told Air Canada that is they want to have a profitable service up there they should give us good schedules. That is important.

The Chairman: Thank you Mr. Maltais.

Nous avons maintenant un problème. C'est comme la multiplication des pains et des poissons; nous avons encore sept députés qui veulent se faire entendre. Le comité devra décider s'il veut faire rapport du budget ou non. Je voudrais bien que l'on fasse rapport du budget sinon, on pourrait croire que le comité n'a pas fait son travail et puisque nous nous sommes rencontrés 57 fois, je crois que c'est plutôt le contraire.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: En ce qui concerne le rapport du budget, je crois que nous devrions le faire. Je crois que c'est notre dernière chance pour ce qui est du budget principal des dépenses.

Le président: En effet.

M. Benjamin: J'accepte, et j'invite mes collègues à le faire, de continuer notre séance jusqu'à 22 h 30 ou 23 h 00 afin de terminer la liste des gens qui ont des questions à poser et de renvoyer les prévisions budgétaires. Le ministre ne reviendra pas nous voir avant l'automne, probablement.

Le président: Monsieur Dionne.

Mr. Dionne (Chicoutimi): On a point of order, Mr. Chairman. I have attended most hearings of the Standing Committee on Transport during this session and everything that has been said tonight has been said previously. I am sure the honourable minister knows in advance what to say, like you know what many others had to say. In my opinion, at 9.45 p.m. we could adjourn and take the vote. I think it would be appropriate, since the honourable minister knows and can identify most of the problems.

Le président: C'est là une des interventions les plus raisonnables que j'ai entendue depuis longtemps.

M. Benjamin: Un autre rappel au Règlement; avons-nous consacré 57 séances à l'étude des prévisions budgétaires? C'est cela?

Le président: Non, j'ai dit que nous nous étions réunis 57 fois.

M. Benjamin: Mais pas toujours pour étudier les prévisions budgétaires?

Le président: Non, pas toujours pour étudier les prévisions budgétaires monsieur Benjamin.

[Texte]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, do not forget that there were certain circumstances, in which all the members of this committee have total sympathy with the minister, his schedule had to be changed . . .

The Chairman: I realize that.

Mr. Benjamin: . . . and we all expressed that sympathy and agreed to that change. I think it would not be unreasonable for us to sit for another 30 or 45 minutes so that at least the seven names on the chairman's list can be heard and we can make a final report on the estimates.

M. Dionne (Chicoutimi): Monsieur le président, j'estime que quand un député est rendu à la Chambre des communes à sept heures du matin, il est superflu de siéger jusqu'à 11 heures le soir. Je pense qu'il serait raisonnable qu'on mette fin aux discussions à 21 h 45, et je continue à maintenir ma position.

The Chairman: We will proceed with the . . .

Mr. Deniger: Excuse me, Mr. Chairman, what are the consequences if we do not have a vote on the estimates? Are they not referred automatically? Then let us finish at 9.45 p.m.

Mr. Benjamin: Or 2.00 o'clock tomorrow afternoon, if you want.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman. I will be very brief. I have four or five concerns, which, as Mr. Dionne, I think, has rightly pointed out, have been raised before, but because of the lapse of time something may have changed—hopefully.

The first one has to do with the Grain Transportation Authority in Winnipeg, which is a subject near and dear to all of our hearts, I think, not only in western Canada but the whole country. There was an announcement today of a five-year, 25 million tonne wheat sale to Russia. I think the minister would agree that if we are going to meet that commitment we have to do it by making full use of our limited transportation facilities for grain in western Canada. I wonder what the minister's attitude is towards the Grain Transportation Authority. Does he intend to maintain it? If he does, what can he tell us about the prospect of announcing a co-ordinator very soon?

I would point out to him that the previous minister had roughly five months after he assumed office to not only set up the transportation Authority but to negotiate the terms of it and get a co-ordinator in place, and has been some seven months now since Dr. Horner resigned. I would think, with all due respect, that should have been time, if the minister intends to appoint a co-ordinator to see that the Grain Transportation Authority, in fact, lives and does the kind of job that we are going to need it to do in this country if we are going to meet our export commitments.

Mr. Pepin: I agree with what you said, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Can we look forward to an early announcement of a Grain Transportation Authority co-ordinator?

[Traduction]

M. Benjamin: Monsieur le président, il ne faudrait pas oublier qu'il y a eu des cas où tous les membres du comité ont pu accommoder le ministre dont l'horaire avait été changé . . .

Le président: Oui, bien sûr.

M. Benjamin: Et nous avons été compréhensifs et nous avons convenu de changer. Je crois qu'il serait raisonnable de continuer de siéger pendant encore 30 ou 45 minutes afin qu'au moins les 7 personnes dont le nom figure sur la liste du président puissent poser des questions et que nous puissions faire un rapport définitif sur les prévisions budgétaires.

Mr. Dionne (Chicoutimi): Mr. Chairman, in my opinion, when a member of Parliament started working at 7 o'clock in the morning, he should not have to sit until 11 o'clock in the evening. It would be reasonable, in my opinion, to put an end to the discussion at 9.45 p.m. and I affirm it.

Le président: Nous passerons maintenant . . .

M. Deniger: Excusez-moi, monsieur le président, qu'arrivera-t-il si nous ne tenons pas de votes sur les prévisions budgétaires? Ne seraient-elles pas reportées automatiquement? Nous pourrions finir à 21 h 45.

M. Benjamin: Ou à 14 h 00 demain, si vous le désirez.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci, monsieur le président. Mon intervention sera très courte. J'ai 4 ou 5 sujets de préoccupation qui, comme je crois le disait M. Dionne, ont déjà été soulevés, mais depuis le temps, il est possible que la situation ait changé, du moins espérons-le.

Ma première question porte sur l'Administration du transport des céréales à Winnipeg, un sujet qui nous touche tous, non seulement dans l'Ouest du Canada, mais dans tout le pays. On a annoncé aujourd'hui une vente, sur 5 ans, de 25 millions de tonnes de blé à la Russie. Je crois que le ministre conviendra que, pour ce faire, nous devons faire le meilleur usage possible de nos installations limitées de transport des céréales dans l'Ouest du Canada. Je me demande ce que pense le ministre de l'Administration du transport des céréales? A-t-il l'intention de conserver cet organisme? Dans l'affirmative, peut-il nous dire si le coordonnateur sera nommé bientôt?

J'aimerais lui souligner que l'ancien ministre, environ 5 mois après sa nomination, avait, non seulement créé l'administration du transport, mais également négocié son mandat et nommé un coordonnateur. M. Horner a démissionné depuis maintenant 7 mois. On pourrait penser sauf tout le respect qu'on doit au ministre, que le ministre a eu le temps de nommer un coordonnateur pour que l'Administration du transport des céréales puisse subsister et accomplir les formalités nécessaires pour que nous puissions respecter nos engagements de vente à la Russie.

M. Pepin: Je suis d'accord avec vous, monsieur Mayer.

M. Mayer: Pouvons-nous espérer que le coordonnateur de l'Administration du transport des céréales sera nommé bientôt?

[Text]

Mr. Pepin: As rapidly as I can.

Mr. Mayer: And what does that mean? You gave me the same answer, roughly, three or four months ago.

Mr. Pepin: I am aware of that.

Mr. Mayer: So, in effect, are you . . .

Mr. Pepin: You said, in your question, very soon.

Mr. Mayer: I hope that the minister does not intend to let the Transportation Authority die by ignoring it or neglecting it, and I would hope that he would have . . .

Mr. Pepin: You are quite entitled to make the remark you made, but I do not think you should exaggerate, either. Mr. Radke is doing a good job at the moment. I think he . . .

Mr. Mayer: Would the minister then consider appointing the acting co-ordinator a permanent co-ordinator?

Mr. Pepin: I will let you know that very soon.

Mr. Mayer: Okay.

Since we had the minister here and I had the opportunity to ask him about his attitude towards contracting out, as far as some of the upgrading work for the branch lines in western Canada is concerned, we have had a chance to have the CN here and Dr. Bandeen, for one, was not totally against the possibility of contracting out. Has the minister had a chance to take that into consideration in terms of formulating policy for the upcoming years, as far as getting maximum use out of the limited dollars that are available for the upgrading process are concerned? I do not want to elaborate on contracting out. I am sure the minister is aware of . . .

• 2140

Mr. Pepin: I am aware particularly because we discussed that before, as Mr. Dionne would say. But we agreed there were certain types of jobs that the contracts between the railways and the employee made difficult to contract out because, you remember, we said that in the contracts the railway employees have first rights on these jobs.

Mr. Mayer: Then I have to go back and clarify it for the minister to refresh his memory. I was not referring to the kind of work that is done within-house as far as the railway is concerned. I was referring specifically to money collected from the taxpayers of Canada and spent on behalf of the taxpayers of Canada, that the taxpayers who are in that business of contracting do not have a chance to bid on it. I think that is patently unfair, and for every union employee who complains about not having a chance to maintain a job I will show you a taxpayer who thinks he should have a right to bid on the kind of work the government does on behalf of all taxpayers of Canada.

When I posed that question to Dr. Bandeen he was not against it. He said he would like to look into it. That being the case, I wonder if the minister would pursue that, and as a method of determining whether in fact the railways are giving us value for the tax dollars the government gives to it every year—something like \$80 million a year—if the minister would pursue, on a percentage basis, totally contracting out—

[Translation]

M. Pepin: Il sera nommé dès que je le pourrai.

M. Mayer: Qu'est-ce que cela veut dire? Vous m'avez donné la même réponse il y a trois ou quatre mois.

M. Pepin: Je sais.

M. Mayer: En définitive, pensez-vous . . .

M. Pepin: Vous avez dit, dans votre question, très bientôt.

M. Mayer: J'espère que le ministre n'a pas l'intention de laisser mourir l'administration du transport en l'ignorant ou en la négligeant et j'espère qu'il aura . . .

M. Pepin: J'accepte vos remarques mais, cependant, vous ne devez pas exagérer. M. Radke fait un très bon travail en ce moment. Je crois qu'il . . .

M. Mayer: Par conséquent, le ministre pourrait-il songer à nommer le coordonnateur intérimaire à titre permanent?

M. Pepin: Je répondrai à cette question très bientôt.

M. Mayer: Merci.

Comme nous avons déjà eu le ministre ici et comme j'ai déjà eu la possibilité de lui demander ce qu'il pense de l'affermage pour la remise en état des embranchements ferroviaires dans l'ouest du Canada, et comme nous avons eu la chance d'entendre des représentants du CN, notamment M. Bandeen, qui n'était pas complètement opposé à la possibilité d'affermier le travail. Est-ce que le ministre a tenu compte de ce facteur lorsqu'il a établi sa politique pour les années à venir. En d'autres termes, le ministre a-t-il tiré le maximum de profits des fonds limités dont il dispose pour effectuer cette modernisation? Je ne voudrais pas m'étendre sur la question de la sous-traitance, mais je suis sûr que le ministre est au courant . . .

M. Pepin: Oui je suis au courant de cette question car nous en avons déjà discuté comme M. Dionne le sait. Nous sommes d'accord pour dire qu'il y a des tâches qu'il est difficile de sous-traiter à cause des contrats passés entre la compagnie de chemins de fer et les employés et qui donnent la priorité à ses employés pour ces emplois.

M. Mayer: Il me faut alors revenir en arrière et rafraîchir la mémoire du ministre. Je ne parle pas du travail qui est fait au sein de la société de chemin de fer. Je parle de l'argent des contribuables du Canada qu'on dépense sans leur donner la possibilité de faire des soumissions pour ces travaux. Je crois qu'il s'agit là d'une situation tout à fait injuste, et si un employé syndiqué se plaint de n'avoir pas la possibilité de conserver son emploi, je lui donnerai l'exemple d'un contribuable qui pense qu'il aurait le droit de soumissionner pour obtenir ce genre de travail que le gouvernement fait au nom de tous les contribuables canadiens.

Lorsque j'ai posé cette question à M. Bandeen, il ne s'y est pas objecté et a indiqué qu'il étudierait l'affaire. Cela étant, je me demande si le ministre pourrait aussi étudier cette question et établir si en fait les compagnies de chemins de fer nous fournissent des services en contrepartie de l'argent fourni chaque année par le gouvernement, ce qui représente quelque 80 millions de dollars. Le ministre pourrait faire une vérifica-

[Texte]

not piecemeal but totally contracting out—five miles, ten miles or a percentage of the \$80 million to see, as a check, whether in fact the railways are giving us value for the dollars they are spending on the upgrading.

Mr. Pepin: This is essentially about rehabilitation of branch lines.

Mr. Mayer: Yes, exclusively.

Mr. Pepin: Well, I will. I would like to report to you—you are probably already aware of it—that a five-year plan for rehabilitation of branch lines has been developed with the co-operation of everybody, railway and elevator companies and so on. I will find out if this particular aspect has been studied within the new five-year plan.

Mr. Mayer: One other thing in line with that, I would hope that soon—I was going to say eventually—very soon, the Canadian Transport Commission in Saskatoon, the western section, would be given additional and, let us say, complete responsibility for the upgrading of the technical side of it, the engineering, the verification as to work done. My understanding now is that it does not have that kind of authority. It still comes from the CTC here in Ottawa. If we are going to have a meaningful section in Saskatoon that can give us the most benefit for being located in western Canada, it seems to me it should have complete authority over areas of transportation relevant to that part of the country. Otherwise, to put it there is a sop and really nothing more if in fact they get final directions from Ottawa in terms of things that are exclusively concerned with western Canada and originate there.

Mr. Pepin: I will look into it, but my impression was that the Department of Transport had more to do on branch-line rehabilitation contracts than the CTC in Saskatoon.

Mr. Mayer: Well, I am talking about the engineering work, the verification for work that is done, the payment, the authorization for payment, the whole thing. I see no reason why you could not use the CTC section in Saskatoon to do that. They are the people closest to the work, and that is what your predecessor once removed, Otto Lang, established it for. That is why our minister, Mr. Mazankowski, encouraged it and left it there. I would hope that would be your attitude, to genuinely make it a western section and not just another branch of the CTC in Ottawa. As some of your department officials know, there has always been a western section of the CTC in Winnipeg that was really nothing more than a monitoring or an information-gathering office of the CTC.

Mr. Pepin: I do not agree with you at all, but there is a right balance of authority between the CTC headquarters and the regional office. Occasionally I have heard speeches which would tend to give the indication that the power had moved completely. I am just saying that there is a right balance of authority there that has to be taken into account.

[Traduction]

tion en fournissant mettons un contrat de \$5,000 ou \$10,000 en répartissant tout dans ce cas-là et non pas un morceau, s'il n'aurait pas avantage à poursuivre cette méthode plutôt que ce que l'on fait à l'heure actuelle. En effet, il pourrait sous-traiter 5 milles, 10 milles ou un pourcentage de 80 millions de dollars, ce nous indiquerait si les chemins de fer utilisent bien l'argent qu'on leur fournit pour cette modernisation.

M. Pepin: Il s'agit de la remise en état des voies secondaires.

M. Mayer: Oui, exclusivement.

M. Pepin: Je vais m'en occuper. Vous savez probablement qu'on a établi, en collaboration avec les sociétés de chemins de fer et les sociétés d'éleveurs à céréales, notamment, un plan quinquennal de réaménagement des lignes secondaires. Je vais examiner si cet aspect de la question a été étudié dans le cadre de ce plan quinquennal.

M. Mayer: Dans le même ordre d'idée, j'espère que bientôt, j'allais dire très bientôt le bureau de la Commission canadienne des transports, à Saskatoon, obtiendra la responsabilité supplémentaire de s'occuper de l'amélioration technique, c'est-à-dire la responsabilité des réalisations techniques et de la vérification du travail effectué. Je crois comprendre qu'à l'heure actuelle, la Commission canadienne des transports n'a pas ce pouvoir, là-bas, et que ce pouvoir se trouve toujours à Ottawa. Il me semble que si nous voulons que ce bureau à Saskatoon soit pleinement utilisable et nous rapporte le maximum de profits puisqu'il se trouve dans l'Ouest du Canada, la Commission canadienne des transports à Saskatoon devrait avoir le pouvoir total dans ce domaine du transport dans cette région. Si en fait les directives définitives viennent d'Ottawa pour ces questions qui se rapportent uniquement à l'Ouest du Canada, alors il y a quelque chose qui ne va pas.

M. Pepin: Nous allons examiner cette affaire, mais j'ai l'impression que le ministère des Transports s'occupe plus des contrats d'amélioration des voies secondaires que la CCT à Saskatoon.

M. Mayer: Je parle du travail technique, de la vérification et du paiement, de l'autorisation de paiement, etc.—Je ne vois pas pourquoi le bureau de la CCT à Saskatoon ne pourrait pas le faire. Ce sont eux qui sont sur place et c'est ainsi que l'avait conçu votre prédécesseur M. Otto Lang. C'est aussi pourquoi, M. Mazankowski, notre ministre, avait voulu laisser ce bureau là. J'espère que vous en ferez véritablement un bureau de l'Ouest et non pas simplement un autre service de la CCT à Ottawa. Comme certains fonctionnaires de votre ministère le savent, il y a toujours eu à la CCT de Winnipeg un bureau de l'ouest, mais il consistait uniquement en un bureau de contrôle et de rassemblement des renseignements.

M. Pepin: Je ne suis pas du tout d'accord avec vous, mais il faut établir un juste équilibre entre le pouvoir du bureau central de la CCT et celui du bureau régional. D'aucuns prétendent que ce pouvoir a été complètement délégué. Il faut tenir compte d'un juste équilibre entre ces pouvoirs.

[Text]

Mr. Mayer: In the minister's opinion would the right balance be—for the sake of time, Mr. Chairman, I am not going to put words into the minister's mouth—some of the responsibilities, total responsibilities, that I have just referred to? Would that come under your definition of the right balance?

Mr. Pepin: No, I maintain that there is a right balance of authority between the CTC in Ottawa and the regional office of the CTC.

Mr. Mayer: What would that right balance be, though?

• 2145

Mr. Pepin: That is what I am referring to, and it has to be found in a very practical fashion.

Mr. Mayer: As a practical matter then, would the minister not agree that, in terms of areas of responsibility that relate exclusively to western Canada, there should be no reason why that right balance should not include total jurisdiction by the western section if it is genuinely to be a western section?

Mr. Pepin: Total jurisdiction over all matters pertaining to the CTC.

Mr. Mayer: Let us talk specifically about the upgrading process. Why should not the western section of the CTC be responsible for the engineering, for the verification, and for the payment process to do with the rehabilitation?

Mr. Pepin: I was just making a theoretical point. Let me find out about who does what in this particular case, especially in relation to terms of auditing.

Mr. Mayer: Well, if the minister finds out that in fact I am correct, would he agree that that is something that should not be and it should be changed?

Mr. Pepin: I will certainly look at it. And I will talk to you about it, too.

Mr. Mayer: Okay. One last question, Mr. Chairman. I will be brief. There has been some concern expressed by a lot of people and sectors that, in fact, the CN may be looking through the CN pension fund at acquiring Gulf Oil; looking at becoming involved in the oil business with the purchase of Gulf Oil. What can the minister tell us about that?

Mr. Pepin: It has been a rumour. It has died down in recent weeks.

Mr. Mayer: Because it has died down does not indicate it is not still being actively pursued. The minister in response at a previous committee said it would have to be a government policy for that to happen. Can you tell us something about government policy? Is it the policy of the government and put on the table?

Mr. Pepin: As I think I recall, I said that as far as CN was concerned, when it was diversification within the transportation field, this was generally quite acceptable. But the sort of project that was mentioned under which CN would become an oil development company was another pair of shoes. I said at the time that a decision of that kind would obviously have to be submitted to Cabinet as a whole. It is not alive now.

[Translation]

M. Mayer: Est-ce que pour le ministre ce juste équilibre—mais je ne veux pas faire dire au ministre ce qu'il ne veut pas dire—consiste à fournir certaines responsabilités, toute la responsabilité de la façon dont je l'ai indiquée?

M. Pepin: Non, je prétends qu'il faut qu'il y ait un juste équilibre des pouvoirs entre le bureau de la CCT à Ottawa et le bureau régional de la CCT.

M. Mayer: Quel serait alors ce juste équilibre?

M. Pepin: C'est ce dont je parle et cette façon de procéder a fait ses preuves en pratique.

M. Mayer: En pratique, il me semble que le ministre devrait être d'accord pour dire que la responsabilité de cette section de l'Ouest devrait entièrement être confiée à ce bureau de l'ouest?

M. Pepin: La compétence totale dans le cas de toutes les questions qui se rapportent à la CCT?

M. Mayer: Nous parlons du processus d'amélioration des voies. Pourquoi est-ce que la section de l'Ouest de la CCT ne serait pas responsable des travaux techniques et de la vérification et du paiement dans le cas de ces opérations de réaménagement?

M. Pepin: Je voulais simplement établir la situation au point de vue théorique. J'aimerais maintenant savoir qui fait quoi particulièrement dans le cas de la vérification.

M. Mayer: Si le ministre s'aperçoit qu'en fait j'ai raison, ne pense-t-il pas que l'actuelle façon de procéder devrait être modifiée?

M. Pepin: Je vais certainement examiner cette affaire et je vous en reparlerai aussi.

M. Mayer: D'accord. Je poserai une dernière question, monsieur le président, et je serai bref. Selon bien des personnes, et bien des secteurs, on laisse entendre qu'en fait le CN songerait à utiliser la caisse de retraite pour faire l'acquisition de la *Gulf Oil*, c'est-à-dire pour se lancer dans les affaires du pétrole. Le ministre a-t-il quelque chose à nous dire à ce sujet?

M. Pepin: Il s'agit simplement d'une rumeur qui, d'ailleurs, s'est éteinte ces dernières semaines.

M. Mayer: Ce qui ne veut pas dire que le CN ne continue pas cette politique. Lors d'une précédente séance de comité, le ministre a indiqué qu'il faudrait qu'il y ait une politique gouvernementale qui permette de procéder ainsi, aussi est-ce que vous pourriez nous indiquer quelque chose au sujet de cette politique?

M. Pepin: Si je me souviens bien, j'ai indiqué que dans le cas du CN, si cette société voulait diversifier ses opérations dans le domaine des transports, cette façon de procéder serait de façon générale tout à fait acceptable. Mais si l'on prétend que le CN deviendrait une société d'exploitation pétrolière, alors il s'agit d'une question tout à fait différente. J'ai aussi indiqué à l'époque qu'une décision de ce genre devrait être

[Texte]

Mr. Mayer: Your quote, Mr. Minister, from the proceedings was, "That would be a straight government decision."

Mr. Pepin: Yes.

Mr. Mayer: And the government has not decided that that will happen then?

Mr. Pepin: No, and it is not on the table either.

Mr. Mayer: I have other areas of concern, Mr. Chairman, but one brief thing that is a local concern. For the minister's interest, I am sure he will be pleased to hear that PWA is going to start flying the route that was awarded to them on June 1 from Calgary, Brandon, to Toronto. Everybody in that area is very happy to see that happen, and I am sure it will be a resounding success. My understanding is they have very good bookings so far, and the think looks good.

One of the areas of concern we have, and it was raised by the air traffic controllers, is that a frequency directional finder has not yet been installed at the Brandon airport. I understand it is not a large, expensive, item, but is roughly in the \$80,000 to \$100,000 cost range. Apparently this directional finder was supposed to be installed by now and previous to the commencement of those scheduled flights, but it has not. So there is some concern that it may not be installed until the fall. If the minister could look into that and speed up the installation of that piece of equipment which to my understanding has been approved by the department, I think everybody would very much appreciate it.

Mr. Pepin: Which airport?

Mr. Mayer: Brandon airport.

Mr. Pepin: Okay, we will look at it.

Mr. Mayer: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayer. Mr. Anguish.

Mr. Anguish: Thank you very much, Mr. Chairman.

I have three specific problems I would address to the minister that concern the constituency I represent. One has to do with the airport at Uranium City. For quite some time they have been asking for a VHF omnirange to be installed at that airport because of some of the problems in air traffic control for that area. There have been some near-crashes in the Uranium City area or approaches to the Uranium City airport.

I was told at first that it was not possible for that to be installed and that it was not in the budget for the Department of Transport. But I have later been told, although I cannot verify it—although it comes from a very good source of information—that there is a VHF unit sitting at storage in Winnipeg and for some reason Winnipeg does not seem to be very willing to pass this on to Uranium City. I wonder if the minister or your officials with you today are aware of this problem. Does this VHF unit actually exist at Winnipeg that is tagged for the Uranium City airport? If it is there, why will it

[Traduction]

soumis au Cabinet réuni en séance plénière. La question ne se pose pas à l'heure actuelle.

M. Mayer: Vous avez indiqué, monsieur le ministre, dans le procès-verbal, qu'il s'agirait strictement d'une décision gouvernementale.

M. Pepin: Oui.

M. Mayer: Et le gouvernement n'a pas décidé que cela se produirait?

M. Pepin: Non, et la question n'est pas non plus à l'ordre du jour.

M. Mayer: Il y a d'autres domaines dont je voudrais parler, mais je voudrais brièvement mentionner quelque chose d'intérêt local. Je suis sûr que le ministre sera content de savoir que la PWA va commencer à exploiter la ligne qui lui a été attribuée à partir du 1^{er} juin de Calgary, Brandon à Toronto. Tout le monde en est heureux dans cette région et je suis sûr que ce sera un grand succès. Je crois comprendre que les réservations sont bonnes jusqu'ici et les choses s'annoncent bien.

Mais ce qui nous inquiète, et les contrôleurs du trafic aérien l'ont indiqué, c'est qu'à l'aéroport de Brandon, on n'a pas encore installé d'appareil de contrôle de fréquences. Il ne s'agirait pas d'un appareil coûteux car son prix serait de \$80,000 à \$100,000. Apparemment, cet appareil aurait dû être en place avant qu'on commence ces vols réguliers mais ce n'est pas le cas. On s'inquiète du fait que l'appareil ne sera peut-être pas en place avant l'automne. Si le ministre pouvait examiner cette affaire et accélérer les opérations pour que cet appareil soit en place, et cette installation a été approuvée par le ministère d'après ce que je comprends, alors je crois que nous l'apprécierions beaucoup.

M. Pepin: A quel aéroport?

M. Mayer: A l'aéroport de Brandon.

M. Pepin: D'accord, je vais examiner cette affaire.

M. Mayer: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Mayer. Monsieur Anguish, vous avez la parole.

M. Anguish: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je voudrais parler de trois problèmes qui touchent ma circonscription électorale. Le premier se rapporte à l'aéroport d'Uranium City. Ça fait déjà longtemps qu'on réclame là-bas l'installation d'un radiophare VHF omnidirectionnel du fait de certaines difficultés dans le contrôle du trafic aérien dans cette région. En effet, des appareils ont failli s'écraser dans la région d'Uranium City ou aux abords de l'aéroport d'Uranium City.

Vous m'avez dit au début que le budget du ministère des Transports ne rendait pas cette installation possible. Mais plus tard on m'a dit, bien que je ne puisse le vérifier, mais ceci vient d'une bonne source de renseignements, qu'il y a un appareil de ce genre VHF qui est entreposé à Winnipeg et pour une quelconque raison, Winnipeg ne semble pas pressé de l'envoyer à Uranium City. Je me demande si vous ou vos fonctionnaires êtes au courant de ce problème. Est-ce que cet appareil se trouve effectivement à Winnipeg prêt à être envoyé à l'aéroport d'Uranium City? S'il sy trouve, pourquoi ne l'envoie-t-on

[Text]

not be installed? Is there an argument going on between the Department of Transport and Eldorado Nuclear as to the responsibilities of the airport, or what seems to be the problem there?

• 2150

Mr. Pepin: Perhaps Mr. McLeish can answer. I cannot.

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. Walter McLeish (Administrator, Canadian Air Transportation, Administration, Department of Transport): Mr. Chairman, it is our policy to bulk purchase equipment, so there may very well be VHF equipment at Winnipeg in storage. I am not aware of what the program is for Uranium City but I would be prepared to look into it and see that there is an answer provided to you.

Mr. Anguish: I would appreciate it if you could provide that answer to me.

The Chairman: Mr. Anguish, may I remind you that this round is 10 minutes only.

Mr. Anguish: What time did I start at, Mr. Chairman?

The Chairman: You started at 9.47.

An hon. Member: How much has he got left?

The Chairman: Eight minutes.

Mr. Anguish: Thank you.

Mr. Chairman, my next question concerns the airport at North Battleford.

We appreciate, at North Battleford, or in the Battlefords area, that the Department of Transport has just recently authorized a carrier to provide passenger service out of the Battlefords to connecting flights in places such as Saskatoon, Regina and Edmonton. However, the air carrier there is very concerned about the condition of the airstrip and especially the taxiway into the airport at North Battleford.

The taxiway is in such a deteriorated condition that they have to pump water off it in the spring, lower the water level, and then they get a work crew out there and throw cold mix into all the holes in the runway. I personally have experienced a trip over the taxiway which is in just a deplorable state of repair, yet the Department of Transport does not seem to be willing to do anything about that.

Do you have anything in your budget for these 1980-81 estimates that will provide some resurfacing for the airstrip, and especially the taxiway, so that the new air carrier in there can, in fact, provide some kind of service without damaging his equipment in the area?

Mr. McLeish: Mr. Chairman, I am aware that the taxiway is not in the best condition. I understand, from the inspection done last fall, that it is considered to be acceptable for operations, but I am prepared to obtain from the region a further report on the status of it in relation to the new carrier that has been assigned to Battleford.

[Translation]

pas? Y a-t-il un différend entre le ministère des Transports et Eldorado Nucléaire quant à savoir qui est responsable de cet aéroport ou quelle est alors la difficulté dans ce cas?

M. Pepin: Peut-être que M. McLeish pourrait répondre, car je n'en sais rien.

Le président: Monsieur McLeish.

M. Walter McLeish (administrateur, Administration canadienne des transports aériens, Transports Canada): Nous avons pour politique de concentrer le matériel acheté; aussi il se peut fort bien que cet appareil VHF se trouve entreposé à Winnipeg. Je ne suis pas au courant du programme pour Uranium City, mais je suis prêt à examiner la question et à voir si on peut vous fournir une réponse.

M. Anguish: J'aimerais beaucoup que vous le fassiez.

Le président: Monsieur Anguish, puis-je vous rappeler qu'au cours de cette série de questions, chacun n'a que 10 minutes.

M. Anguish: A quelle heure ai-je commencé, monsieur le président?

Le président: Vous avez commencé à 9 h 47.

Une voix: Combien lui reste-t-il?

Le président: Huit minutes.

M. Anguish: Merci.

La question suivante que je veux poser se rapporte à l'aéroport de North Battleford.

Nous sommes heureux qu'à North Battleford, ou dans la région de Battleford, le ministère des Transports vienne d'autoriser un transporteur à fournir un service aérien qui part de Battleford pour se rendre à des endroits tels que Saskatoon, Regina et Edmonton où on peut prendre une correspondance aérienne. Toutefois, le transporteur aérien s'inquiète énormément de la condition dans laquelle se trouvent la piste d'envol et la piste de circulation menant à l'aéroport de North Battleford.

La piste de roulement est en si mauvaise condition qu'on doit pomper l'eau qui s'y accumule au printemps et qu'il faut qu'une équipe jette ici et là un mélange à froid pour boucher les trous de la piste. J'ai personnellement eu l'occasion de voyager sur cette piste en mauvais état et cependant, le ministère des Transports ne semble rien faire.

Est-ce que vous avez prévu dans votre budget de 1980-81 des fonds pour refaire la surface de la piste d'atterrissage, particulièrement de la piste de roulement, afin que le nouveau transporteur aérien puisse fournir son service sans endommager ses appareils?

M. McLeish: Monsieur le président, je suis au courant du fait que cette piste de roulement n'est pas dans la meilleure des conditions. Je crois comprendre, d'après l'inspection qui a été faite à l'automne dernier, qu'elle est cependant acceptable, mais je suis disposé à ce qu'on m'envoie de la région un rapport plus complet sur l'état de ces pistes, compte tenu du

[Texte]

Mr. Anguish: Thank you. I would appreciate your providing that along with the information to the first question I asked.

The next has to do with a lack of information I have been able to get concerning remote control to the Buffalo Narrows airport within The Battlefords-Meadow Lake constituency. I have been in contact with a Mr. Lay by letter out of the Winnipeg office and we have been asking that remote service be installed at Buffalo Narrows, again because of a traffic control problem there.

It is physically possible that the remote service could be provided out of the North Battleford airport, where there is a full staff, and that there could be equipment put in place this year, but the answer I get is that they keep trying to move it up, in the Department of Transport, on the priority list. And they say that the building of the facilities will take place—that they know it is a priority and that it will take place in the very near future.

But what seems to keep happening is that there is activity going on at Buffalo Narrows, and I understand it is being built now, but Mr. Lay either will not admit this to me or else he is not aware that the physical construction of the remote service is going on there, to provide the pilots and the air traffic people in there with some kind of contact, at least, so that they are aware that there is other traffic in their region and so they can pick up weather reports and such by remote from North Battleford.

I was wondering if you have any idea as to what is actually going on with remote service to areas outside North Battleford provided by the North Battleford airport.

Mr. Pepin: You wrote to us on that subject?

Mr. Anguish: I have written to Mr. Lay in the Winnipeg office, yes. I have not contacted your office.

Mr. Pepin: Write to me now, because while that is the kind of question you are quite entitled to ask, there are 1,154 airports and neither Mr. McLeish nor I obviously can know about every piece of equipment that is missing or needed.

Most of the members write to me. I sign 10 of those things a day. I obtain the information and I give them what the program is; which year will cover which particular item.

Mr. Anguish: I appreciate, Mr. Minister, that you are not in touch with all the equipment and the small problems that exist in the different areas within Canada but it seems to me that the only place where I can really get the problem addressed is in the committee, so that I make sure I get an answer back that is an answer I can rely on, in terms of these important questions.

Mr. Pepin: But remember to write to me on that.

[Traduction]

fait surtout que ce nouveau transporteur a obtenu cette autorisation à Battleford.

M. Anguish: Merci. J'aimerais que vous nous fournissiez ces renseignements ainsi que la réponse à la première question que je vous ai posée.

Ce qui m'inquiète, c'est que je n'ai pas pu obtenir de renseignements sur l'installation d'appareillages de télécommande à l'aéroport de Buffalo Narrows qui se trouve dans la circonscription de Battlefords-Meadow Lake. J'ai correspondu avec M. Lay du bureau de Winnipeg et nous avons demandé qu'un service de télécommande soit installé à Buffalo Narrows du fait des difficultés du contrôle aérien.

Il est matériellement possible de fournir un télécontrôle à partir de l'aéroport de North Battleford. Le personnel nécessaire se trouve là et le matériel pourrait être installé cette année, mais on m'indique au point de vue réponse que l'on cherche à donner à cette question une plus grande priorité au sein du ministère des Transports. On m'indique que la construction de l'installation aura lieu, mais que ce sera dans un avenir rapproché...

Mais ce qui semble se produire, c'est qu'on a commencé la construction de cette installation à Buffalo Narrows, et M. Lay soit ne veut pas l'admettre ou n'est pas au courant du fait que cette construction est en cours, construction qui fournira aux pilotes et aux responsables du trafic aérien des moyens d'entrer en rapport les uns avec les autres et d'obtenir des rapports météorologiques, etc. par télécommande en provenance de North Battleford.

Je me demande si vous savez ce qui se passe dans le cas des services de télécommandes qui sont fournis par l'aéroport de North Battleford à des zones en dehors de North Battleford.

M. Pepin: Est-ce que vous nous avez écrit à ce sujet?

M. Anguish: J'ai écrit à M. Lay au bureau de Winnipeg. Je ne me suis pas mis en rapport avec votre bureau.

M. Pepin: Vous pouvez m'écrire maintenant car vous avez le droit de poser des questions de ce genre. Il y a 1,154 aéroports et ni M. McLeish ni moi nous ne pouvons savoir ce qui se passe dans le cas de chaque pièce de matériel; nous ne pouvons pas savoir ce qui manque ou ce dont on a besoin.

La plupart des députés m'écrivent directement. Chaque jour, je signe 10 documents de ce genre. J'obtiens les renseignements et je fournis les renseignements sur le programme, c'est-à-dire que j'indique en quelle année on s'occupera de tel article.

M. Anguish: Je comprends très bien que vous ne pouvez pas suivre ce qui se passe dans le cas de chaque article et dans le cas de chaque petit problème qui se pose dans les différentes régions du Canada, mais il me semble que c'est au Comité d'obtenir une réponse sur laquelle je puisse me fier.

M. Pepin: Mais n'oubliez pas de m'écrire aussi à ce sujet.

[Text]

• 2155

Mr. Anguish: I would like, if I have some time remaining, and I understand I do, to move a motion, Mr. Chairman, if that would be in order.

The Chairman: I will have to hear the motion before I know if it is in order.

Mr. Anguish: I move that the Department of Transport estimates Vote 1 be reduced to \$1.

An hon. Member: Hear, hear!

The Chairman: The chairman does not have it in writing, and therefore I cannot put the motion.

Mr. Pepin: That will not help your airport, that is for sure.

Mr. Benjamin: The previous estimates did not help.

The Chairman: It has been moved by Mr. Anguish that the Department of Transport estimates Vote 1 be reduced to \$1.

Mr. Anguish: I would like to speak to that motion, please, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, you have two minutes left.

Mr. Anguish: I do not think that falls within my time restrictions, Mr. Chairman. A motion has been moved.

The Chairman: Go ahead, Mr. Anguish, please.

Mr. Anguish: I would like to say that in light of the problems we have experiences in the constituency I represent and in many other constituencies across Canada, I do not think the Department of Transport does an effective job for the Canadian people. I think of small examples such as the House of Commons card given to members of Parliament to provide us with free transportation on the Canadian rails. It is a very nice gesture, but in a constituency such as mine, which geographically represents a third of the entire province of Saskatchewan, there is not one place in the entire constituency where you can obtain passenger service; so the pass does not do you any good. It does not do the constituents in the constituency any good either, because they cannot receive the transportation they should out of a service that should be provided to the Canadian people. I think of the loss of the express depot in North Battleford. Now the service is not at the calibre I believe was promised by the Department of Transport. I think of the contracting out of the North Battleford Airport.

The Chairman: I have two members indicating they wish to raise a point of order.

Mr. Dionne.

M. Dionne (Chicoutimi): Monsieur le président, je me suis fait un devoir d'assister à toutes les séances du Comité permanent des Transports pendant cette session-ci.

Ce soir, monsieur le président, j'ai des choses à dire et malheureusement, je n'ai pu avoir la parole. On a décidé qu'à 21 h 45 on mettait fin aux délibérations, et je ne vois pas pourquoi mon collègue ici, ce soir, qui n'a pas siégé une seule fois pendant cette session, pourrait avoir un droit de parole, tandis que nous autres, on a perdu notre droit de parole.

[Translation]

M. Anguish: Je voudrais profiter du temps qu'il me reste pour présenter une motion, si vous le permettez, monsieur le président.

Le président: Il faut que je l'entente avant de pouvoir dire si elle est recevable.

M. Anguish: Je propose que le montant prévu au crédit 1^{er} du budget du ministère des Transports soit réduit à \$1.

Une voix: Bravo!

Le président: La présidence ne peut accepter cette motion parce qu'elle n'est pas présentée par écrit.

M. Pepin: Ce ne sera pas d'un très grand secours à votre aéroport.

M. Benjamin: Le budget précédent n'a pas été d'un très grand secours non plus.

Le président: Il est proposé par M. Anguish que le montant prévu au crédit 1^{er} du budget du ministère des Transports soit réduit à \$1.

M. Anguish: Je voudrais expliquer ma motion, monsieur le président.

Le président: Il vous reste deux minutes.

M. Anguish: Je ne pense pas que mon temps soit réduit à cet égard, monsieur le président. Je viens de présenter une motion.

Le président: Allez-y, monsieur Anguish.

M. Anguish: Compte tenu des problèmes éprouvés dans la circonscription que je représente ainsi que dans plusieurs autres circonscriptions au Canada, je ne crois pas que le ministère des Transports ait bien servi les Canadiens. Je puis donner des exemples comme le laissez-passer remis aux membres du Parlement pour leur permettre d'utiliser le train. C'est très bien, mais dans une circonscription comme la mienne, qui couvre le tiers de toute la province de la Saskatchewan, il n'y a pas de train de voyageurs. Le laissez-passer ne sert donc pas à grand-chose. Les citoyens non plus n'ont pas le service auquel ils pourraient s'attendre. Je songe en outre à la perte de la gare des messageries à North Battleford. Le ministère des Transports n'a pas rempli ses promesses à cet égard. Il y a l'impartition de contrats à l'aéroport de North Battleford.

Le président: Deux membres du Comité invoquent le Règlement.

Monsieur Dionne.

Mr. Dionne (Chicoutimi): Mr. Chairman, I made a point to be present to all meetings of the Transport Committee during this session.

I would have had many things to say tonight if I could have had the chance to have the floor. But we decided that we would end our proceedings by 9.45 p.m. I fail to see why our colleague here tonight, who only sat with the committee once during the session, would have the floor to our detriment.

[Texte]

The Chairman: Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Well, with all due respect, my point was more argumentative. I would like to wait until the member from Saskatchewan has finished before I make my remarks on the motion.

The Chairman: Mr. Anguish.

Mr. Anguish: Thank you, Mr. Chairman.

I am concerned about the services that have been provided by the Department of Transport in many areas and the lack of information which seems to come out, where one hand does not know what the other is doing. I referred to the loss of the express depot in North Battleford. At a high point, at one point in time, there were a couple hundred employees, either directly within the department of Transport or in agencies relating to the Department of Transport. Now it is cut to just a bare skeleton staff in the Battlefords, with things such as the loss of the passenger service, the loss of the express depot. I would not be surprised pretty soon, if it were not for grain transportation, if there were no rail network in the Battlefords-Meadow Lake constituency at all. I think this could be true for other areas throughout Saskatchewan, throughout western Canada, and possibly throughout Canada as a whole for places outside central Canada itself.

I am also concerned about the Department of Transport not having learned a whole lot about the contracting out of services provided to airports. Right now the move is on by the Department of Transport to contract out maintenance to airports. The Battlefords Airport, for example, used to be contracted out in the city. The municipality took care of the airport. It was a disaster as far as the city was concerned; it was a disaster as far as the Department of Transport was concerned. Nobody was really happy with the amount of maintenance, the level of care taken of the airport in the Battlefords at that time. Now we seem to be going back to a point where good service was being provided by the employees of the Department of Transport in North Battleford, but they are now being moved out and the service to the airport are being contracted out again.

• 2200

Another area which raises a great deal of concern throughout western Canada any place where there is movement of produce, I suppose—I should not restrict that to western Canada alone, is that several times a year the quotas are open but the elevators are plugged and the farmers cannot move their produce to the elevators to ship it to market. The reason they are plugged is because we do not have an effective transportation system whereby the grain can be moved from the producer to the ports. This has become a little better, I guess, since the provincial governments have had to step in and buy a great number of hopper cars to move grain, which is actually a responsibility, I think, or should be, of the federal government.

I think of the examples I raised tonight of the VHF unit not being provided for the Uranium City airport. There is a real need for things like that there because of the flying conditions.

[Traduction]

Le président: Monsieur Deniger.

M. Deniger: Mes remarques avaient davantage trait au fond. Je préfère attendre que le député de la Saskatchewan ait terminé.

Le président: Monsieur Anguish.

M. Anguish: Merci, monsieur le président.

Je déplore la qualité des services offerts par le ministère des Transports dans plusieurs régions et le manque d'informations qui semble évident; la main droite ne semble pas savoir ce que fait la main gauche. J'ai parlé plus tôt de la perte de la gare des messageries à North Battleford. A une époque, il y avait 200 personnes qui travaillaient pour le ministère des Transports soit directement, soit par l'intermédiaire de certains organismes. Maintenant, avec la perte du service voyageur, et avec la perte de la gare des messageries, il ne reste plus qu'un personnel symbolique dans la ville de Battleford. Je ne serais pas surpris, abstraction faite du réseau de transport des céréales, qu'il n'y ait bientôt plus de services ferroviaires dans la circonscription de Battleford-Meadow Lake. C'est la même chose dans toute la Saskatchewan, dans tout l'ouest du Canada, peut-être dans tout le Canada, exception faite de la région centrale.

Je suis également surpris que le ministère des Transports n'en ait pas appris davantage dans son expérience passée avec l'impartition des contrats aux aéroports. Le ministère des Transports commence maintenant à donner l'entretien à contrat aux aéroports. A l'aéroport de Battleford, par exemple, c'est la ville déjà qui avait les contrats de services. C'est la ville qui s'occupait de l'aéroport. C'était un désastre complet, pour la ville et pour le ministère des Transports. Personne n'était satisfait des services à l'époque. Le service s'est amélioré avec la venue d'employés du ministère des Transports à North Battleford, mais voilà qu'on recommence à impartir les contrats de services à l'aéroport.

Un autre sujet de préoccupation dans tout l'Ouest du Canada, partout où des produits doivent être transportés, je suppose, la situation n'est pas unique à l'Ouest du Canada, est le fait qu'au moment où les quotas sont ouverts, les éleveurs sont pleins; les producteurs ne peuvent pas amener leurs produits aux éleveurs pour les expédier sur le marché. La raison pour laquelle les éleveurs sont pleins est que le réseau de transport est inadéquat. Les céréales ne peuvent pas atteindre les ports. Je suppose que la situation s'est améliorée un peu depuis que les gouvernements provinciaux sont intervenus et ont acheté un certain nombre de wagon-trémies à cette fin. Il n'en demeure pas moins que la responsabilité appartient au gouvernement fédéral.

J'ai donné l'exemple plus tôt des THF absents de l'aéroports d'Uranium City. Ces instruments y sont essentiels à cause des conditions de vol et du trafic aérien. Les avions volent très

[Text]

The air traffic in the area come into very close contact with each other. There is not a ADF or a VHF unit anywhere within hundreds and hundreds of miles of Uranium City. It is very easy for a pilot or an aircraft to get lost in that area without this type of equipment for control. So that there is not a risk of air collision, so that aircraft do not get lost within the area . . .

Mr. Harquail: A point of order.

The Chairman: Excuse me. A point of order, Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, it appears as though you have lost or we have lost the spirit of understanding that you put forward around 9.25 p.m. when you asked for some consent, that we would go forward with dealing with the estimates. I just wanted to say, Mr. Chairman, that you do have other speakers. I was interested in asking some questions regarding the Canadian ports policy that was announced today by the minister and other matters that he has been prepared to respond to. I think we should get on with these things which are of great importance to all Canadians and in particular to Atlantic Canada. I find it just a bit strange that this particular member is bringing forward these concerns now. As the member from Chicoutimi mentioned, why did he not avail himself of the opportunity to express these concerns at previous meetings and not wait until the very last minute of the last night before we report the estimates to the House of Commons?

Mr. Anguish: A point of order, Mr. Chairman. Can we respond to questions that are raised? I would like to provide an answer to the member if he is wondering why I have not said anything previously to the committee meetings . . .

The Chairman: You will have your opportunity now, Mr. Anguish.

An hon. Member: It is not a point of order!

Mr. Harquail: This is the time when we all wanted to get on to discuss other matters relating to transport policy and particularly the ports policy.

The Chairman: I think you have a point well taken, Mr. Harquail. Unfortunately, I did not, in my opening remarks, seek the concurrence of the committee because that has not been our normal way of proceeding. But I have learned a lesson.

Mr. Anguish, on a point of order.

Mr. Benjamin: He is on debate on a motion.

An hon. Member: He has finished the debate.

The Chairman: He asked to be heard on a point of order.

Mr. Anguish: My point of order is that I am as busy as most members of Parliament are. I attend other committee meetings and you can check with your own colleagues as to the activities I take part in. I attend the public accounts committee . . . I think that I have a right to be heard in this committee . . .

The Chairman: That is not a point of order. You are being heard. Continue, Mr. Anguish. The fact is that the normal adjournment time of this committee is 10.00 p.m., and there

[Translation]

rapprochés les un des autres. Il n'y a pas de radio goniomètre automatique ou de THF à des centaines de milles à la ronde pour ce qui est d'Uranium City. Sans ces instruments, il est très facile pour un pilote de se perdre dans la région. Il faut faire quelque chose pour que les avions n'entrent pas en collision et ne s'égarant pas.

M. Harquail: J'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Harquail.

M. Harquail: Nous ne semblons plus avoir l'atmosphère que nous avions vers 21 h 25 lorsque vous avez demandé aux membres du Comité de se limiter aux prévisions budgétaires. Je vous rappelle simplement, monsieur le président, qu'il y a d'autres membres du Comité qui désirent prendre la parole. Je voulais parler moi-même de la politique canadienne sur les ports, annoncée aujourd'hui par le ministre, ainsi que d'autres questions. Nous devrions passer à ces autres sujets d'importance pour tous les Canadiens en particulier pour la région Atlantique. Je trouve étrange que ce député intervienne comme il le fait à ce moment-ci. Comme le député de Chicoutimi l'a demandé, pourquoi n'a-t-il pas soulevé tous ces points lors de réunions précédentes? Pourquoi a-t-il attendu la dernière minute, au moment où le Comité s'apprête à faire rapport à la Chambre des prévisions budgétaires du ministère?

M. Anguish: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Puis-je répondre à ces questions? Si j'ai attendu à ce moment précis . . .

Le président: Vous aurez votre tour, monsieur Anguish.

Une voix: Ce n'est pas un rappel au Règlement!

M. Harquail: Nous avons réservé ce moment pour parler d'autres aspects de la politique des transports, en particulier les ports.

Le président: Vous avez raison de soulever ce point, monsieur Harquail. Malheureusement, je n'ai pas demandé tout à l'heure l'assentiment du Comité. Jusqu'ici, cela n'avait pas été nécessaire. J'ai appris quelque chose ce soir cependant.

Monsieur Anguish, pour un rappel au Règlement.

M. Benjamin: Il explique la motion.

Une voix: Il a terminé.

Le président: Il a demandé la parole pour un rappel au Règlement.

M. Anguish: Je veux simplement dire que je suis aussi occupé que la plupart des autres membres du Parlement. Je fais partie d'autres comités, vous pouvez vérifier de vos collègues. Je fais partie du Comité des comptes publics . . . j'ai le droit d'être entendu à ce Comité-ci également . . .

Le président: Ce n'est pas un rappel au Règlement. Vous êtes entendu. Continuez, monsieur Anguish. Je vous rappelle que l'heure normale d'ajournement est 22 h 00 et que le Comité n'a pas décidé s'il devait la reporter.

[Texte]

has been no agreement by the committee to proceed beyond this time.

Mr. Benjamin: There has been no disagreement either.

The Chairman: I would therefore request that Mr. Anguish complete his remarks as briefly as possible.

Mr. Anguish: In conclusion, Mr. Chairman, I would like to say that I am concerned about the response that the Department of Transport has given. I would like them to address the concerns of people in the area of marine services, in the area of air transportation and communications through the airports and the marine services.

I know that these services are very necessary. I have talked about VHF units and ADF units for some of the remote, heavily trafficked airports. There are plugged elevators within the constituencies because of the incapacity of the Department of Transport to co-ordinate that grain movement, the lack of transportation service in many areas and the lack of initiative provided by the Department of Transport. There is a taxi strip that is in much worse condition than the officials from the department even admitted to this evening, and I know about this from personal experience, having travelled over that taxi strip at that airport in my home community. The loss of the express depots across Canada where the level of service certainly is not being provided any more, and the contracting out of maintenance at the airport.

• 2205

These are just a small number of the concerns that people have about the Department of Transport, and I put this motion in all seriousness. I know it will be defeated because we have a large number of Liberals here this evening who will vote against the motion. We do not have enough weight to carry support for that motion, but I bring that up to point out to you the seriousness of the way people feel about the Department of Transport and how it relates to the municipalities, the airports and to the rails right throughout Canada I am sure. This is an experience that comes up time and time again in my own constituency. With that, Mr. Chairman, I would like to conclude my remarks and carry on the debate with the motion put forward.

The Chairman: Mr. Deniger.

M. Deniger: Monsieur le président... J'ai rarement entendu une motion aussi irresponsable et idiote que celle qui a été présentée par mon collègue ce soir. Le nouveau critique en matière de Transports du nouveau parti démocratique a parlé entre-autres... M. Benjamin m'affirme, monsieur le président, qu'il n'est pas le nouveau critique de son parti... A ce moment-là, je me demande vraiment pourquoi il présente une telle motion. Et étant donné la façon dont il a parlé, j'ai pensé qu'il y avait un remaniement ministériel du cabinet fantôme du nouveau parti démocratique! Parce que, comme vous le savez, comme les députés d'en face le savent, nous avons siégé en termes de minutes et en termes de sessions plus souvent que n'importe quel autre comité. On avait tous d'autres comités ce soir; on a choisi d'être ici ce soir. Je ne peux pas m'imaginer qu'un député qui est aussi inquiet de l'état des ports dans sa

[Traduction]

M. Benjamin: Personne n'a été contre.

Le président: Je demanderai à M. Anguish de terminer le plus rapidement possible.

M. Anguish: En conclusion, monsieur le président, je voudrais dire que je m'inquiète de la réaction du ministère des Transports. Je souhaiterais qu'il soit davantage sensible aux préoccupations des citoyens dans les domaines du transport maritime, du transport aérien et des communications.

Je sais que ces services sont requis. J'ai déjà parlé de la nécessité des THF et des radios goniomètres automatiques aux aéroports éloignés mais très fréquentés. Il y a également le fait que les élévateurs sont pleins parce que le ministère des Transports ne parvient pas à coordonner le transport des céréales. Il y a le manque de services généraux de transport dans plusieurs régions et le manque d'installations du ministère de Transports. Il y a la piste de roulement qui est dans un état pire que l'a admis le ministère ce soir. Je le sais pour en avoir fait l'expérience moi-même. Il y a eu la perte des gardes de messagerie un peu partout au pays et l'impartition de contrat pour l'entretien aux aéroports.

Ce sont là seulement quelques-unes des préoccupations qu'ont les citoyens à l'égard du ministère des Transports. Je présente la motion tout à fait sérieusement. Je le fais, même si je sais qu'elle sera rejetée par les libéraux qui se trouvent en grand nombre ici ce soir. Nous ne sommes pas suffisamment nombreux, en ce qui nous concerne, pour la faire adopter, mais je tiens à la présenter pour montrer quels sont les problèmes auxquels font face les municipalités, les aéroports et les trains un peu partout au Canada dans le domaine des transports. Je m'en rends compte très souvent dans ma propre circonscription. Je vais m'arrêter là, monsieur le président, et laisser à d'autres le soin de poursuivre le débat sur ma motion.

Le président: Monsieur Deniger.

Mr. Deniger: Mr. Chairman, I never heard such an irresponsible and nonsensical motion as that presented by my colleague here tonight. The new critic of the NDP in matters of transportation has alluded among other things... Mr. Benjamin informs me that he is not the new critic for his party... Then, I have to wonder why he decided to present such a motion tonight. The way he was talking, I thought there had been a shuffling of the federal Cabinet of the NDP! As you know, Mr. Chairman, and as the members opposite know, we have been present at this committee more often than anybody else. We all had other committee meetings to go to this evening. We chose to be here. I cannot imagine a member saying that he cares about the ports of his province and the common sense showed by the people in presenting such a motion at 9.50 p.m., such a futile and nonsensical motion. Of

[Text]

province de la Saskatchewan, un député qui est aussi intéressé par le bon sens des gens, présente une motion à 21 h 55, une motion aussi futile, aussi idiote que celle-là. Alors monsieur le président, je recommande à tous les députés de voter évidemment contre une telle motion et d'ajourner au plus vite.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: On the motion of the hon. member for Battleford-Meadow Lake, there is now a golden opportunity for this committee, members on all sides, to reduce the vote to \$1, which then would require the minister and his officials to bring in a supplementary estimate which would re-order the priorities that every member of this committee has questions to ask about and on which we have been doublecrossed, given a runaround, you name the matter, from St. John's, Newfoundland to the Queen Charlotte Islands. Subjects have been raised here tonight by members from all parties on which there have been verbal and written commitments and policy statements by the government which have been either not acted upon or have been totally eliminated. Now if this committee means anything at all, tonight we could vote the reduction of this estimate Vote 1 to \$1 and, surely, that would mean that the minister and his officials would have to produce in the supplementary estimates a new Vote 1.

Mr. Deniger: Is this a serious proposal, because we should not carry on, as far as I am concerned, with mischievous motions like that.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the items in Vote 1 consist of direction and co-ordination, \$6 million; research and development, \$14.6 million; administration and common services, \$34.9 million.

Mr. Deniger: What about VIA Rail? What about grain shipments? What about the Crowsnest?

The Chairman: Order, please!

Mr. Benjamin: The VIA Rail estimate is not affected here Mr. Chairman.

Mr. Deniger: Ah, come on!

Mr. Benjamin: This has to do with policy planning, research direction, and living up to the commitments made by this ministry and two previous ministries on a list of items as long as your arm. It does not mean the defeat of the government or anything else. But if this committee could reduce the estimate on Vote 1 to \$1, the minister will have to come back with a supplementary estimate and do something about the items raised by members on all sides in this committee.

Mr. Deniger: If you are being as inconsiderate as that, why should we do that?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the honourable gentleman has not sat on this committee as long as I have, and we have moved motions on frequent occasions. In fact, in the minority Parliament of 1972-74, several Liberal members moved motions to reduce the votes to \$1, and with very good reason, thank you. That is the right and privilege of members on this committee, if this committee means anything at all. The day will come that my honourable friend, Mr. Chairman, will want to move a motion to reduce an estimate to \$1 and he will object if somebody questions his right to do so. I would be

[Translation]

course, I urge all members to turn it down and ask for adjournment as soon as possible.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Avec la motion de l'honorable député de Battleford-Meadow Lake, le Comité, les députés de tous les partis, ont l'occasion rêvée de réduire le montant des crédits du ministère à \$1, ce qui forcerait le ministre et ses hauts fonctionnaires à présenter des prévisions supplémentaires et à réaménager leurs priorités dans les sens souhaités par les membres du Comité. Ils ont tous eu des questions à poser ce soir, des questions qui couvraient tout le territoire compris entre St. Jean, Terre-Neuve, et les Îles de la Reine Charlotte; ils n'ont eu que des réponses vagues. Les questions des membres du Comité quel soit leur parti portaient sur des engagements et des politiques annoncés par le Parlement mais restés lettre morte. Si le Comité doit avoir une signification quelconque, voilà pour lui l'occasion rêvée de réduire les crédits du ministère à \$1 en vue de forcer le ministre et ses hauts fonctionnaires à présenter un budget supplémentaire et un nouveau crédit premier.

M. Deniger: La motion est-elle présentée sérieusement? Nous ne devrions pas discuter des motions comme celles-là qui manquent de sérieux.

M. Benjamin: Monsieur le président, le crédit 1^{er} est inséré partie: direction et coordination, 6 millions de dollars; recherches et développement, 14.6 millions de dollars; administration et services communs, 34.9 millions de dollars.

M. Deniger: Et VIA Rail? Et le transport des céréales? Et la base du Nid-du-Corbeau?

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît!

M. Benjamin: Ces prévisions ne visent aucunement VIA Rail.

M. Deniger: Je vous en prie!

M. Benjamin: Tout cela concerne la planification des politiques, la recherche, le respect des engagements pris par le ministre actuel et les deux ministres précédents. Il y a une liste à n'en plus finir. Il ne s'agit pas de renverser le gouvernement. Si le crédit 1^{er} était réduit à \$1, le ministre pourrait simplement présenter un budget supplémentaire et faire quelque chose pour répondre aux préoccupations de tous les membres de ce Comité.

M. Deniger: Avec votre attitude, pourquoi le ferions-nous?

M. Benjamin: L'honorable député ne siège pas depuis aussi longtemps que moi au Comité, monsieur le président. Nous avons présenté des motions à plusieurs reprises dans le passé. De 1972 à 1974, alors que le gouvernement était minoritaire, plusieurs députés libéraux ont présenté des motions visant à réduire les crédits du ministère à \$1. Et ils avaient de très bonnes raisons de le faire. C'est le droit et le privilège de tous les membres du Comité de présenter une motion. Le jour viendra peut-être où mon honorable ami voudra présenter une motion visant à réduire les crédits d'un ministère à \$1. Il

[Texte]

surprised if he did not. Mr. Chairman, this is a legitimate exercise and responsibility of a standing committee of Parliament.

• 2210

Mr. Deniger: Why do you not move it yourself in that case?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I forgot the clock and used up all my time. My colleague has been waiting for a chance or turn to get on this committee for several weeks now, because other members wanted on, only got on here tonight, and this is our last chance on the main estimates. Also, do not forget, Mr. Chairman, that we quite justifiably forgave and understood the cancellation of two other appearances of the minister and we did so quite properly. But, you know, here is our last chance. What is wrong with having a vote and a discussion on reducing this estimate to make this department come back with something better than what they have been doing. I hope, Mr. Chairman, that some of the government members will say, in light of all the things they have brought up over all the 57 meetings we have had, that it is time to get a message through to the Ministry of Transport and to the minister. They have an opportunity to do so without doing any damage to the power of their government but they sit there worrying about when they are going to get to the minister's office for a drink or something. Now, Mr. Chairman, I resent . . .

The Chairman: I do not think it is proper for members to reflect on other members' motives.

Mr. Benjamin: All right, Mr. Chairman. I will not do that. But the reflection was cast upon the motives of my colleague about moving this motion and I resent that. I resent that. He has a legitimate right under the rules to do so and it is the right of every member of this committee and it always has been, and I hope it always will be. Now, Mr. Chairman, I would like to hear from some of my Liberal colleagues who have some serious problems with transport and would like to get a message through to the Minister of Transport. Let us reduce this vote to \$1, then he will have to do something better in his supplementary estimates. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Chairman, I suggest that we call for the vote on this question. It is a good question, so let us have a vote.

Motion negatived.

Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, 50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95, L100, 105 and 110 agreed to.

The Chairman: Shall I report these votes to the House?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: At this point I would like to thank the minister and his officials for their appearance here tonight and for their answering of the questions posed by the members. I would also like to thank members of the committee for their patience and co-operation. Mr. Mayer.

[Traduction]

tiendra à faire respecter son droit à ce moment-là. Monsieur le président, il s'agit d'un geste parfaitement légitime de la part d'un Comité permanent de la Chambre.

M. Deniger: Pourquoi ne présentez-vous pas la motion vous-même?

M. Benjamin: J'ai oublié l'heure et j'ai utilisé tout mon temps. Mon collègue attendait sa chance de siéger à ce Comité depuis plusieurs semaines. Il est présent ce soir. C'est la dernière occasion que nous avons d'examiner les prévisions budgétaires. Il ne faut pas oublier, monsieur le président, que nous avons très bien accepté l'annulation des deux précédentes comparutions du ministre devant le Comité. Voilà maintenant que nous n'avons plus de temps. Quel mal y a-t-il à discuter de la possibilité de réduire les crédits du ministère pour le forcer à comparaître de nouveau. J'espère, monsieur le président, que certains députés ministériels verront là la chance de revenir sur un certain nombre de points qu'ils ont soulevés au cours des 57 réunions précédentes et de faire connaître leur mécontentement au ministre et au ministère. Ils peuvent le faire sans nuire aucunement à leur gouvernement. Malheureusement, ils ont l'air d'attendre l'occasion d'aller prendre un verre au bureau du ministre. Monsieur le président, je n'accepte pas . . .

Le président: Il n'est pas convenable de prêter des intentions aux autres membres du Comité.

M. Benjamin: Très bien, monsieur le président. Je m'abstiendrai de le faire. On s'est quand même interrogé au sujet de l'intention de mon collègue lorsqu'il a présenté sa motion. Je ne l'accepte pas non plus. En vertu du Règlement, il a parfaitement le droit de procéder comme il le fait. C'est la même chose pour tous les autres membres du Comité. Maintenant, je voudrais savoir ce qu'ont à dire mes collègues libéraux sur le sujet des très graves problèmes touchant le transport. Faisons part de notre mécontentement au ministre. Réduisons le montant du crédit 1^{er} à \$1. Le ministre sera alors forcé de présenter un budget supplémentaire. Merci.

Le président: Monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur le président, je propose que nous votions sur la motion. Si elle est recevable, votons.

La motion est rejetée.

Les crédits 1, 5, 10, 15, 25, 30, 35, 40, L45, 50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95, L100, 105 et 110 sont approuvés.

Le président: Dois-je faire rapport de ces crédits à la Chambre?

Des voix: D'accord.

Le président: Il me reste à remercier le ministre et ses hauts fonctionnaires d'avoir bien voulu être présents ce soir pour répondre aux questions des membres du Comité. Je remercie également les membres du Comité de leur patience et de leur coopération. Monsieur Mayer.

[*Text*]

Mr. Mayer: Mr. Chairman, if Mr. Anguish's motion had carried, would that have meant that we would have had to have a cash bar?

The Chairman: Probably.

The committee is adjourned to the call of the chair.

[*Translation*]

M. Mayer: Monsieur le président, si la motion de M. Anguish avait été adoptée, aurions-nous été obligés de payer nos consommations?

Le président: Probablement.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESS—TÉMOIN

Mr. Walter McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Department of Transport.

M. Walter McLeish, administrateur, Administration canadienne du transport aérien, ministère des Transports.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 34

Tuesday, June 30, 1981

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 34

Le mardi 30 juin 1981

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on**Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-227, An Act to amend the Railway Act
(fences)

CONCERNANT:

Bill C-227, Loi modifiant la Loi sur les chemins de
fer (clôtures)

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. André Maltais

Messrs.

Anguish	Dionne (<i>Chicoutimi</i>)
Benjamin	Ellis
Bloomfield	Fisher
Bockstael	Flis
Deniger	Forrestall

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. André Maltais

Messieurs.

Foster	Scott
Gass	(<i>Hamilton-Wentworth</i>)
Harquail	Reid (<i>St. Catharines</i>)
Mayer	Turner—(20)
Mazankowski	

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Tuesday, June 9, 1981:

Mr. Forrestall replaced Mr. Scott (*Hamilton-Wentworth*);

Mr. Mazankowski replaced Mr. McCuish.

On Tuesday, June 30, 1981:

Mr. Flis replaced Mr. Bossy;

Mr. Foster replaced Mr. Dion (*Portneuf*);

Mr. Bloomfield replaced Mr. Corbin;

Mr. Scott (*Hamilton-Wentworth*) replaced Mr. McKenzie;

Mr. McDermid replaced Mr. Forrestall;

Mr. Reid (*St. Catharines*) replaced Mr. Towers.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mardi 9 juin 1981:

M. Forrestall remplace M. Scott (*Hamilton-Wentworth*);

M. Mazankowski remplace M. McCuish.

Le mardi 30 juin 1981:

M. Flis remplace M. Bossy;

M. Foster remplace M. Dion (*Portneuf*);

M. Bloomfield remplace M. Corbin;

M. Scott (*Hamilton-Wentworth*) remplace M. McKenzie;

M. McDermid remplace M. Forrestall;

M. Reid (*St. Catharines*) remplace M. Towers.

ORDERS OF REFERENCE

Friday, October 24, 1980

ORDERED,—That the subject-matter of Bill C-221, An Act to provide for the establishment of an authority for public use of all abandoned railway lines in Canada, be referred to the Standing Committee on Transport.

Tuesday, March 3, 1981

ORDERED,—That Bill C-227, An Act to amend the Railway Act (fences), be referred to the Standing Committee on Transport.

ATTEST:

ORDRES DE RENVOI

Le vendredi 24 octobre 1980

IL EST ORDONNÉ,—Que l'objet du Bill C-221, Loi concernant la création d'une administration pour la conservation à l'usage du public canadien des lignes ferroviaires abandonnées au Canada, soit déferé au Comité permanent des transports.

Le mardi 3 mars 1981

IL EST ORDONNÉ,—Que le Bill C-227, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (clôtures), soit déferé au Comité permanent des transports.

ATTESTÉ:

Le Greffier de la Chambre des communes

C. B. KOESTER

The Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 30, 1981
(58)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 11:24 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bloomfield, Bockstael, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Flis, Foster, Mazankowski, Scott (*Hamilton-Wentworth*), and Turner.

Other Members present: Messrs. Collenette and McKnight.

Witnesses: Mr. David Collenette, M.P. *From the Regional Municipality of Hamilton-Wentworth:* Alderman Brian Hinkley for Ward 3 in the City of Hamilton; Mr. Joseph George Pavelka, Professional Engineer, Transportation Planning Engineer.

The Order of Reference dated Tuesday, March 3, 1981 being read as follows:

ORDERED,—That Bill C-227, An Act to amend the Railway Act (fences), be referred to the Standing Committee on Transport.

The Chairman called Clause 1.

Mr. Collenette made a statement.

Alderman Hinkley made a statement and provided commentary on an audio visual presentation.

Mr. Collenette and the witnesses answered questions.

At 12:42 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 30 JUIN 1981
(58)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 11 h 24 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) président.

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bloomfield, Bockstael, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Flis, Foster, Mazankowski, Scott (*Hamilton-Wentworth*), et Turner.

Autres députés présents: MM. Collenette et McKnight.

Témoins: M. David Collenette, député. *De la municipalité régionale de Hamilton-Wentworth:* M. Brian Hinkley, échevin du quartier 3 de Hamilton; M. Joseph George Pavelka, ingénieur professionnel, Expert en planification des transports.

Lecture est faite de l'ordre de renvoi suivant du mardi 3 mars 1981:

IL EST ORDONNÉ,—Que le bill C-227, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (clôtures), soit déféré au Comité permanent des transports.

Le président met en délibération l'article 1.

M. Collenette fait une déclaration.

L'échevin Hinkley fait une déclaration et commente une présentation audiovisuelle.

M. Collenette et les témoins répondent aux questions.

A 12 h 42, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, June 30, 1981

• 1122

*[Texte]***The Chairman:** Order, please.

Our order of reference reads as follows:

Ordered that Bill C-227, An Act to amend the Railway Act (fences), be referred to the Standing Committee on Transport.

I shall begin by calling Clause 1.

On Clause 1 . . .

The Chairman: We have two witnesses this morning. The first is the proposer of the bill, Mr. Collenette, Parliamentary secretary to the President of the Privy Council. With him is Mr. Stoltz, the Assistant Parliamentary Counsel who drafted the bill. I have invited him to be here today in case any members have any questions with regard to the drafting of the bill itself.

We also have, and will be hearing later in the meeting, a delegation from the Regional Municipality of Hamilton-Wentworth, represented by Alderman Hinkley.

I would propose that we limit our questioning to 10 minutes this morning if that is agreeable to members of the committee. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.**The Chairman:** Agreed, thank you.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on a point of order. Could you indicate what your plans are for adjournment so we can more or less plan the rest of our day? Are we to meet till 12.30 p.m.

The Chairman: My plan would be to adjourn at 12.30 p.m. if at all possible. I think, however, in courtesy to Alderman Hinkley we should try to complete his testimony if we can.

Mr. Mazankowski: Perhaps then, Mr. Chairman, we could deal with Mr. Collenette in a sort of broad fashion and hear the people from Hamilton-Wentworth and if we are through with them then we can go back to Mr. Collenette. Thus, we could extend them the courtesy of ensuring that they be heard today.

The Chairman: The Chair has no objection to that.

Mr. Mazankowski: He has lots of time anyway. He can come back any time.

The Chairman: Mr. Collenette is quite in agreement so we shall do that. I would ask that Mr. Collenette begin by making his brief opening statement, which may be beneficial not only to members of the committee but also to the delegation from Hamilton-Wentworth.

Mr. Collenette, please.

Mr. David Collenette (Parliamentary Secretary to the President of the Privy Council): Thank you very much, Mr. Chairman and members of the committee. I am very heartened by the number of members who have come out this morning to discuss a private member's bill. I think this is the first private member's bill that has been referred to a commit-

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 30 juin 1981

*[Traduction]***Le président:** A l'ordre s'il vous plaît.

Notre ordre de renvoi se lit comme suit:

Il est ordonné que le Bill C-227, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (clôtures), est renvoyé au comité permanent des Transports.

Je mets tout d'abord en délibérations l'article 1.

L'article 1 . . .

Le président: Nous accueillons deux témoins ce soir. Le premier est le parrain du bill, M. Collenette, secrétaire parlementaire du président du conseil privé. Il est accompagné de M. Stoltz, le conseiller parlementaire adjoint qui a rédigé le bill. Je l'ai invité aujourd'hui au cas où quelqu'un aurait des questions à poser au sujet du libellé du bill lui-même.

Nous accueillons également, et nous entendrons plus tard, une délégation de la municipalité régionale d'Hamilton-Wentworth, représentée par l'échevin Hinkley.

Je propose que nous limitions nos questions à 10 minutes ce matin si cela convient aux membres du comité. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.**Le président:** D'accord merci.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Pouvez-vous nous dire quand vous comptez lever la séance afin que nous puissions planifier le reste de la journée? Devons-nous nous réunir jusqu'à 12 h 30?

Le président: J'ai l'intention de lever la séance à 12 h 30 si possible. Toutefois, par souci de courtoisie envers l'échevin Hinkley, nous devrions tenter de lui poser toutes nos questions.

M. Mazankowski: Nous pourrions peut-être alors, monsieur le président, poser des questions générales à M. Collenette, entendre les gens de Hamilton-Wentworth et revenir à M. Collenette par la suite. Nous pourrions ainsi nous assurer de les entendre aujourd'hui.

Le président: Je n'y vois aucun inconvénient.

M. Mazankowski: Il a beaucoup de temps de toute façon. Il peut revenir n'importe quand.

Le président: M. Collenette est tout à fait d'accord. Je demanderai tout d'abord à M. Collenette de faire une brève déclaration, non seulement pour la gouverne des membres du comité mais également pour celle des délégués de Hamilton-Wentworth.

Monsieur Collenette s'il vous plaît.

M. David Collenette (secrétaire parlementaire du président du Conseil privé): Merci beaucoup monsieur le président et messieurs les membres du comité. C'est réconfortant de voir combien de membres sont venus ce matin discuter d'un bill qui émane d'un député. C'est le premier du genre qui ait été renvoyé à un comité depuis que le député d'Etobicoke-Lakes-

[Text]

tee since the member from Etobicoke-Lakeshore had a bill referred on smoking in federal buildings back in 1976 or 1977.

I would like to thank at the outset Mr. Mazankowski and Mr. Benjamin, the official critics for transport of their respective parties, for their encouragement in allowing this bill to proceed through second reading. I have talked with members of both opposition parties and also the Liberal Party and I have been assured that there is considerable interest and support on all sides to see this bill passed.

I should bring you up to date, Mr. Chairman, with the reasons why this bill was introduced in 1977. Like many members of Parliament who introduce private member's bills, I became interested in this bill as a result of a particular incident occurring in my constituency on March 22, 1977, when a young girl, a six-year-old as she then was, Sandra Jensen, of my constituency, was killed on the CP mainline which goes through my constituency.

• 1125

I should say as an aside that the CP line in question is one that goes through Mr. McDermid's constituency, where the unfortunate mishap occurred in Mississauga a few months or a year or so ago, and is a line which is of constant concern to politicians within the greater Metropolitan Toronto area. Sandra Jensen was killed and she was the third such person in my constituency killed over the last 12 years. There was another person—I am sorry; I do not have the name with me this morning—who was killed on the CN line, which also goes through another part of the Don Valley in my constituency, and that was a couple of years ago, and another child was killed about 10 or 12 years ago on the same track. I understand that in 1977 there were 44 trespassers killed on railways in Canada and that eight of those people were under 16. The number grew in the following two years and, by 1979, 53 trespassers were killed.

However, only two of these were under 16 and it could be argued that most of the deaths that occurred were suicides. Therefore, a bill of this nature, which seeks to improve the fencing along railway rights of way, would not have prevented those kinds of mishaps, given the fact that anyone who wanted to kill himself would certainly find a way to get over the fence.

My concern is primarily for children. It can be argued—and the railways have argued—that the onus is on parents to instruct their children not to go near railways. We all know that, notwithstanding the amount of instruction that children get, by virtue of their age they do not take into account the seriousness of hazards, such as railways and traffic accidents; and, as a result, in urban areas, especially in Metropolitan Toronto, where the two major railways have main line operations, especially Canadian Pacific Railway, which has its main line going through my constituency, this has become particularly acute.

In fact—perhaps Mr. Flis will be talking to this later in the meeting—two days ago a young child was killed in the constituency of York South-Weston, abutting Mr. Flis' constituency, under similar circumstances to the Sandra Jensen tragedy.

So the bill was brought forward and, like many private member's bills, it never came up for second reading until this

[Translation]

hore en a fait renvoyer un sur l'usage de la cigarette dans les édifices fédéraux en 1976 ou 1977.

Je tiens à remercier dès le départ M. Mazankowski et M. Benjamin, les porte-parole officiels des transports de leurs partis respectifs, de m'avoir encouragé en permettant que le bill passe la deuxième lecture. Je me suis entretenu avec des membres des deux partis d'Opposition et du parti Libéral et j'ai été assuré d'un appui considérable de tous les côtés.

Je devrais vous rappeler, monsieur le président, pour quelle raison ce bill a été présenté en 1977. Comme bien des députés qui proposent des bills, mon intérêt dans cette question découle d'un incident qui s'est produit dans ma circonscription le 22 mars 1977, lorsqu'une petite fille de 6 ans, Sandra Jensen, a été tuée sur la ligne principale de CP qui traverse ma circonscription.

Je dois dire en passant que cette ligne traverse également la circonscription de M. McDermid, là où s'est produit le malheureux incident de Mississauga il y a environ un an. C'est également une préoccupation constante des hommes politiques de la région du Grand Toronto. Sandra Jensen a été tuée et était la troisième personne à être tuée de cette façon dans ma circonscription sur une période de douze ans. Une autre personne, je m'excuse de ne pas avoir le nom ce matin, a été tuée sur la ligne du CN, qui traverse une autre partie de ma circonscription, il y a quelques années, et un autre enfant a été tué il y a dix ou douze ans sur la même voie. Je crois qu'en 1977, 44 personnes non autorisées ont été tuées sur des voies ferrées au Canada, et que huit d'entre elles avaient moins de 16 ans. Ce nombre a augmenté les deux années suivantes, et en 1979, 53 personnes ont été tuées.

Toutefois, seulement deux de ces personnes avaient moins de 16 ans et d'aucuns pourraient prétendre que la plupart de ces décès étaient en fait des suicides. Par conséquent, un bill qui vise à améliorer les clôtures le long des servitudes d'une voie ferrée n'aurait pu empêcher ce genre d'incidents, vu que toute personne voulant se suicider aurait certes trouvé une façon de franchir cette clôture.

Je me préoccupe d'abord et avant tout des enfants. On peut maintenir—et les sociétés de chemins de fer l'ont fait—qu'il incombe aux parents d'ordonner à leurs enfants de ne pas s'approcher des voies ferrées. Nous savons tous que quelques que soient les remontrances faites aux enfants, ceux-ci, à cause de leur âge, ne comprennent pas le danger que représentent les voies ferrées et la circulation. En conséquence ce problème a beaucoup empiré dans les régions urbaines, surtout dans le Grand Toronto que traversent les lignes principales des deux grandes compagnies, et surtout le CP dont la ligne traverse ma circonscription.

En fait—M. Flis y reviendra peut-être plus tard—il y a deux jours un enfant a été tué dans la circonscription de York South-Weston, à côté de celle de M. Flis, dans des conditions semblables à celles entourant la mort de Sandra Jensen.

Ce projet de loi a donc été présenté et comme bien des bills d'initiative parlementaire, il n'a atteint l'étape de la deuxième

[Texte]

past year, when, with the co-operation of the official critics of the other parties, Mr. Mazankowski and Mr. Benjamin, the bill did come to the committee. I have pursued this matter, over the years, with the former minister, the Hon. Otto Lang, and the President of the Canadian Transport Commission, Edgar Benson, and I would say that the Department of Transport's attitude has mellowed somewhat over the years in that there is more receptiveness on the part of the department to see this bill go forward.

Mr. Chairman, I plan to be brief, but I should, perhaps, put forward some arguments that may be made against this bill and my counter-arguments, so that it might be helpful for members in their questioning.

First of all, the provisions of the act we are talking about are Section 241 of the Railway Act. You will find that on page 106 of the act in the Statutes of Canada. It lists the criteria—"The company shall erect and maintain upon the railway"—and it talks about the kind of fence—basically it is a cow fence of four feet six inches on each side of the railway—and it talks about gates. We know, for example, that cow fencing is not particularly good at keeping trespassers away from railway rights of way.

Mr. McKnight: Even cows.

Mr. Collenette: Even cows. Mr. McKnight should know because he is from a rural area and knows the problems with cattle straying onto the tracks.

But in Section 214.(4) there are exemptions:

The Commission

—that is, the Canadian Transport Commission . . .

may, upon application made to it by the company, relieve the company, temporarily or otherwise, from erecting and maintaining such fences, gates and cattle-guards where the railway passes through any locality in which, in the opinion of the Commission, such works and structures are unnecessary.

• 1130

We have a provision in the act which states that it is incumbent upon the railways to erect the kind of fencing otherwise known as cow fencing, but we have in subsection (4) an exemption or an exclusion whereby the railways can, upon petition to the CTC, evade their responsibility. What I am proposing to do in this bill is to tighten up the procedures and provide an opportunity for municipalities to petition the Canadian Transport Commission to have six-foot chain-link fencing installed along the rights of way. It can be argued that this would involve an extraordinary cost in Canada. I must emphasize the Canadian Transport Commission will be the determinant as to whether or not such fencing is necessary. It would probably be applied only in urban areas where the need is most acute; therefore, the cost will be reduced. Both the capital cost of erecting the fence and the maintenance cost will be shared fifty-fifty by the municipality and by the respective railway upon the CTC agreeing to the application. This bill

[Traduction]

lecture que l'an dernier, lorsque, avec la collaboration des porte-parole officiels des autres partis, M. Mazankowski et M. Benjamin, il a pu être renvoyé en comité. J'ai poursuivi l'affaire au cours des années avec l'ancien ministre, l'honorable Otto Lang et le président de la Commission canadienne des transports, Edgar Benson, et je dirais que l'attitude du ministère des Transports s'est un peu radoucie depuis lors en ce sens qu'il est plus favorable maintenant à l'adoption de ce bill.

Monsieur le président, j'ai l'intention d'être bref, mais je devrais peut-être vous exposer les arguments qui seront invoqués contre ce bill et ceux que je présente en réplique afin de faciliter les questions des députés.

Tout d'abord, il s'agit de l'article 241 de la Loi sur les chemins de fer. Il se trouve à la page 106 de la Loi dans les statuts révisés du Canada. Il dresse la liste des critères: «la compagnie doit ériger et entretenir sur le parcours du chemin de fer . . .», et mentionne le genre de clôture, il s'agit en fait d'une clôture à bovins de quatre pieds six pouces de chaque côté de la voie—et parle de barrières. Nous savons, par exemple, que ces clôtures à bovins ne permettent pas vraiment d'empêcher des gens non autorisés d'approcher des activités des voies ferrées.

M. McKnight: Même les bovins.

M. Collenette: Même les bovins. M. McKnight devrait le savoir car il vient d'une région rurale et connaît les problèmes que pose les bovins qui se promènent sur les voies.

Cependant, l'article 214.(4) prévoit des exemptions:

La commission . . .

c'est-à-dire la Commission canadienne des transports,

peut, à la demande de la compagnie, la libérer provisoirement ou autrement de l'obligation d'ériger et d'entretenir ces clôtures, barrières et garde-bestiaux, lorsque le chemin de fer traverse une localité où, de l'avis de la Commission, ces ouvrages et constructions ne sont pas nécessaires.

Une disposition de la loi stipule donc qu'il incombe à la compagnie d'ériger ces clôtures, mais une exemption prévue au paragraphe (4) permet à cette même compagnie d'éviter ses responsabilités en en faisant la demande à la CCT. Je me propose par ce projet de loi de renforcer les procédures et de permettre aux municipalités de demander à la Commission canadienne des transports qu'une clôture de grillage de 6 pi. soit érigée le long des servitudes d'une voie ferrée. On peut prétendre que cela coûterait énormément cher. Je souligne que la Commission décidera si ces clôtures sont nécessaires ou non. Elles ne seront probablement autorisées que dans les régions urbaines où les besoins sont plus grands, les coûts seront donc moindres. Toutefois, le coût de l'érection et de l'entretien de la clôture sera partagé, moitié, moitié, entre la municipalité et la compagnie en question si la CCT accède à cette demande. Ce bill offre donc un mécanisme aux municipalités qui souhaitent présenter une demande à la CCT.

[Text]

gives a mechanism to the municipalities to apply to the CTC if they so desire.

I understand the railways have written to you. I myself have correspondence I am prepared to table from the Canadian Pacific Railway stating they have entered into such agreements with municipalities from time to time; therefore, it could be argued that this bill is unnecessary. However, as has been pointed out in the correspondence I have received from CP Rail, when municipalities learn that the railways are not going to bear the full cost of erection of this six-foot fence, many of the municipalities change their tune. If this bill is passed and the act is amended, it not only will provide a mechanism for municipalities to apply to the CTC, but it will give a mechanism whereby the citizens of constituencies like mine, people such as the parents of Sandra Jensen who sent a petition after the inquest to the Canadian Transport Commission, could urge their municipal representatives to resolve a serious problem, to get their council to approve use of the legal mechanism whereby this kind of fencing can be erected. In my own constituency of York East, half of which lies in the municipality of the City of North York, the City of North York Works Committee recommended provision be made for the railways to provide this kind of fencing. I have been somewhat more fair in my bill by sharing the cost between the municipalities and the railways; as the railways often have pointed out those fences maintained jointly or totally by municipalities have a greater chance of withstanding vandalism than fences maintained solely by the railways. I do not know the logic there but this is the explanation given in a letter of September 28, 1978 from an official of the Canadian Pacific Railway, Mr. Keith Campbell, Senior Executive Officer of CP Rail. We are not dictating to the municipalities; it is not a question of the federal government by this act saying you are going to have to make these applications. It provides a mechanism for the municipalities, but participation is entirely voluntary on their part.

The Minister of Transport in the Thirtieth Parliament, the Hon. Otto Lang, did ask the Canadian Transport Commission to look into the whole aspect of railway safety. There was a report, I believe, sent to the Transport Committee by Mr. Benson. I know there has been some discussion that under Section 227 of the act in paragraph (g) and (1), there is perhaps a way for the CTC to order the erection of chain-link fencing. With all due respect to the CTC, it does encumber them in that they have a heavy workload; they have more to do than to seek out situations across the country where they should order this kind of fencing to be erected. Therefore I want to make the mechanism come from the bottom up, from the municipalities up.

• 1135

I suppose, Mr. Chairman, that I have dealt with most of the arguments that would be against this bill in terms of cost and in terms of dictating to municipalities. I know that the now Mayor of Mississauga, Mrs. Hazel McCallion, has been concerned with the general problems of railway safety for many, many years, and I have correspondence that she wrote when

[Translation]

Je crois que les compagnies de chemins de fer vous ont fait parvenir des lettres. Pour ma part, je suis disposé à déposer des lettres du CP où l'on stipule qu'il a déjà conclu de tels accords avec des municipalités de temps à autre. On pourrait donc prétendre que ce projet de loi est inutile. Toutefois, comme le signalent les lettres que j'ai reçues du CP, lorsque les municipalités apprennent que la compagnie n'assumera pas le plein coût de l'érection de cette clôture de 6 pi., elles changent souvent d'avis. En adoptant ce bill, on offrira non seulement un mécanisme aux municipalités, mais on permettra aux citoyens de circonscriptions comme la mienne, des gens comme les parents de Sandra Jensen qui ont fait parvenir une demande à la Commission canadienne des transports après l'enquête, d'exercer des pressions sur leurs représentants municipaux afin qu'ils règlent le problème, et que le conseil approuve l'emploi de ce mécanisme permettant que ce genre de clôture soit érigée. Dans ma propre circonscription de York-Est, dont la moitié couvre la municipalité de North York, le North York Works Committee a recommandé que la loi prévoie l'érection de ce genre de clôture par les compagnies de chemins de fer. J'ai été plus équitable dans mon projet de loi en partageant le coût entre les municipalités et les compagnies. En effet, comme l'ont souvent signalé les compagnies, les clôtures entretenues conjointement avec les municipalités, ou entièrement par elles, risquent moins de souffrir de vandalisme que celles relevant entièrement des compagnies. J'ignore pour quelles raisons, mais c'est l'explication fournie dans une lettre envoyée le 28 septembre 1978 par un directeur du CP, M. Keith Campbell. Nous n'imposons pas nos vues aux municipalités. Il ne s'agit pas ici d'exiger d'elles qu'elles fassent ces demandes. On leur offre un mécanisme, mais elles sont entièrement libres de l'utiliser ou non.

Lors de la Trentième Législature, le ministre des Transports, l'honorable Otto Lang, avait demandé à la Commission canadienne des transports de se pencher sur toute la question de la sécurité des chemins de fer. Je crois qu'un rapport a été envoyé au Comité des transports par M. Benson. Je sais que d'aucuns pensent que l'article 227 de la loi, à l'alinéa (g) et au paragraphe (1), permet à la CCT d'ordonner l'érection de clôtures en grillage. En toute déférence envers la CCT, elle a déjà un fardeau de travail considérable, elle ne peut perdre son temps à se déplacer dans le pays pour savoir où elle devrait ordonner que ce genre de clôture soit érigée. Je veux donc que le mécanisme soit déclenché à la base, par les municipalités elles-mêmes.

Monsieur le président, je crois avoir présenté la plupart des arguments que l'on pourrait évoquer contre le projet de loi, soit les coûts et la liberté des municipalités. Je sais que le maire actuel de Mississauga, M^{me} Hazel McCallion, se préoccupe depuis des années de la sécurité des chemins de fer, et je possède des lettres qu'elle a écrites lorsqu'elle était échevin, en

[Texte]

she was an alderman, back in 1976, to Mr. Lang, expressing her concern and advocating that the whole matter be discussed. I do believe also that when Mr. Mazankowski was minister there was a mechanism set up to look into this whole matter.

It can be argued, Mr. Chairman, in conclusion, that we should not deal with this matter in isolation, that we should wait until the department comes forward with more broad-ranging recommendations of railway safety. Speaking quite frankly, when there is a possibility of the government—and I speak as a member technically of the government, as a parliamentary secretary—acceding to a request of a private member, where there is some movement, I guess my philosophy is that you take what you can get. It may very well be that this kind of recommendation will come forward eventually when all of the deliberations set up by Mr. Mazankowski are completed. But my view is that if the government is prepared to move on this one particular amendment to the Railway Act, then we should agree to see this bill pass and amend the Railway Act so that we can at least put the mechanism in place whereby small children in this country will not suffer the same fate as Sandra Jensen and, more recently, the child who was just killed in Metropolitan Toronto. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Collenette. Are there members who wish to question Mr. Collenette? Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Mr. Chairman, I just want to make one correction on the record. The CP does not run through my riding; it has a spur line. I have the main line of CN, so we are not talking about the same line as was specified by the witness.

I have a number of questions but I think I would rather stand them for the time being and bring on the witnesses from the Regional Municipality of Hamilton-Wentworth, with the permission of the committee, so that we may hear their presentation and question them. We can always get hold of the hon. parliamentary secretary any time.

The Chairman: Does the committee agree?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Flis: I am sorry, Mr. Chairman, I did put my name down for a couple of questions, and to be very brief I would like to speak at this point, if I may.

Mr. McDermid: He will be back. We are not waiving our questions. We will have him back again.

Mr. Foster: Mr. Chairman, it is his bill. It seems to me that the members of the committee should have a chance to question him.

Mr. Mazankowski: Well if he wants to offend the people from Hamilton-Wentworth, go ahead.

The Chairman: It was not my impression, by the way, that it was a suggestion to prevent questioning. The Chairman, however, is following at present the method of proceedings suggested by the steering committee. Unless there is agreement of the committee we will proceed with this witness, but if there is not agreement of the committee we can have Mr. Collenette return later in the meeting or at another meeting. Mr. Scott.

[Traduction]

1976, à M. Lang, où elle exprimait ses préoccupations et prônait la tenue d'un débat sur le sujet. Je crois également que lorsque M. Mazankowski était ministre, un mécanisme avait été mis sur pied pour étudier toute la question.

En conclusion, monsieur le président, on peut prétendre qu'il ne faudrait pas aborder cette question séparément, que nous devrions attendre que le ministère propose des recommandations plus vastes sur la sécurité des chemins de fer. En toute franchise, lorsqu'il y a une possibilité que le gouvernement—et je parle ici en tant que membre du gouvernement, secrétaire parlementaire—accède à la demande d'un député, qui semble bouger, il faut en profiter tout de suite. Il se peut fort bien qu'une recommandation du genre soit proposée éventuellement à la fin du processus amorcé par M. Mazankowski. Mais, à mon avis, si le gouvernement est disposé à adopter cet amendement à la Loi sur les chemins de fer, nous devrions alors approuver l'adoption du projet de loi, afin d'assurer au moins l'existence d'un mécanisme grâce auquel les enfants de notre pays ne subiront pas le même sort que Sandra Jensen et, plus récemment, l'enfant qui vient d'être tué à Toronto. Merci.

Le président: Merci, monsieur Collenette. Quelqu'un veut-il poser des questions à M. Collenette? Monsieur McDermid.

M. McDermid: Monsieur le président, je voudrais seulement faire une correction. La ligne du CP ne traverse pas ma circonscription, il s'agit seulement d'un embranchement. C'est la ligne principale du CN, nous ne parlons donc pas de celle qu'a mentionnée le témoin.

J'ai quelques questions à poser, mais je m'abstiendrai pour l'instant. Avec la permission du comité, nous devrions entendre l'exposé des témoins de la municipalité régionale de Hamilton-Wentworth et leur poser des questions. Nous pouvons toujours avoir accès au secrétaire parlementaire.

Le président: Le comité est-il d'accord?

Des voix: D'accord.

M. Flis: Excusez-moi, monsieur le président, j'ai inscrit mon nom sur la liste, et je vous demanderais de me laisser poser mes questions maintenant.

M. McDermid: Il reviendra. Nous ne renonçons pas à lui poser des questions, nous l'entendrons à nouveau.

M. Foster: Monsieur le président, c'est son projet de loi. Il me semble que les membres du comité devraient pouvoir lui poser des questions.

M. Mazankowski: Fort bien, s'il souhaite froisser les gens de Hamilton-Wentworth.

Le président: Je n'ai pas l'impression que cette suggestion visait à empêcher des questions. Toutefois, le président suit la procédure suggérée par le comité directeur. Si le comité n'est pas d'accord, nous procéderons aux questions en compagnie du présent témoin, mais autrement, M. Collenette peut revenir plus tard aujourd'hui, ou à une autre réunion. Monsieur Scott.

[Text]

Mr. Scott (Hamilton-Wentworth): On a point of order, Mr. Chairman, perhaps we could ascertain from Alderman Hinkley or the representatives from the Hamilton-Wentworth region how long their presentation will take. If the presentation takes 15 or 20 minutes or so, then we could wrap up all the questioning after the Hamilton-Wentworth delegation has been heard. I would hate to delay the Hamilton-Wentworth delegation, in terms of extensive questioning of Mr. Collette, because maybe all the questioning would fall into a kind of pattern or into a general context on this issue as soon as we have heard from the Hamilton-Wentworth delegation.

The Chairman: May I suggest that we hear the presentation from the Hamilton-Wentworth delegation? Following their presentation, which I understand will take half an hour at most, we could have both Alderman Hinkley and Mr. Collette as witnesses and members could direct their questions to whichever of the witnesses they prefer.

• 1140

An hon. Member: Agreed.

The Chairman: Is that agreed?

An hon. Member: Excellent.

The Chairman: Would Mr. Hinkley and other members of his delegation please come to the table? It is my pleasure to welcome Alderman Brian Hinkley from Ward 3 of the City of Hamilton and Mr. Joseph Pavelka, professional engineer, Transportation Planning. I would ask that Mr. Hinkley proceed with his presentation. Mr. Hinkley.

Alderman Brian Hinkley (Ward 3, City of Hamilton): Thank you very much, Mr. Chairman and members of the committee. It is my privilege to be able to appear on behalf of the City of Hamilton before this committee to express our concerns regarding railway fencing. I might just reiterate very briefly some of the concerns that have been expressed by Mr. Collette. Those concerns are also concerns of the City of Hamilton, and I have personally been involved in many, many problems, difficulties with fencing, throughout the City of Hamilton and indeed the region of Hamilton-Wentworth. The main problem is in the built-up, urban areas. I think the new housing development that is taking place is fairly well resolved because we built into subdivision agreements provisions for fencing along railway rights-of-way where new housing is going to be built. It is the existing area that have caused the problems, and I was very pleased when Mr. Collette introduced his bill and all the members from the various parties agreed to send it to committee so that it could be discussed.

In principle, we support the proposed bill. The only major concern, as outlined in our brief, is the cost-sharing arrangements, and we will speak to that a little later. I might just say that the legislation in the Railway Act regarding fencing has obviously not kept pace with where cities have gone in the last few decades. The fencing was fine years ago; it is fine, I presume, in rural areas, but it is not fine in urban areas.

[Translation]

M. Scott (Hamilton-Wentworth): J'invoque le Règlement, monsieur le président. Nous pourrions peut-être demander à l'échevin Hinkley, ou au représentant de la région Hamilton-Wentworth, combien de temps durera leur exposé. Si elle prend 15 ou 20 minutes, nous pourrions poser toutes nos questions après avoir entendu la délégation. Il me déplairait fort de la retarder en posant des questions à M. Collette, car on pourrait peut-être poser toutes ces questions de façon plus générale, après l'avoir entendue.

Le président: Puis-je proposer que nous entendions l'exposé de la délégation d'Hamilton-Wentworth. A la suite de leur exposé, lequel, si j'ai bien compris, devrait au plus prendre une demi-heure, et les membres du Comité pourront poser leurs questions soit à M. Hinkley, soit à M. Collette.

Une voix: D'accord.

Le président: Est-ce convenu?

Une voix: Excellent.

Le président: M. Hinkley et les autres membres de sa délégation voudraient-ils prendre place à la table? J'ai le plaisir de souhaiter la bienvenue à l'échevin, Brian Hinkley, du troisième district électoral de la ville de Hamilton et à M. Joseph Pavelka, ingénieur, planification des transports. M. Hinkley, veuillez nous faire votre exposé. Monsieur Hinkley.

M. Brian Hinkley (échevin, troisième district électoral, Hamilton): Merci beaucoup, monsieur le président, membres du Comité. J'ai le privilège de comparaître ici au nom de la ville de Hamilton afin de vous exprimer nos préoccupations au sujet des clôtures le long des voies ferrées. J'aimerais commencer par réitérer très brièvement certaines des inquiétudes exprimées par M. Collette. En effet, ses inquiétudes sont également celles de la ville d'Hamilton et, personnellement, je me suis intéressé à nombre de problèmes, de problèmes de clôtures, à Hamilton et en fait, dans toute la région de Hamilton-Wentworth. C'est dans les zones construites, les zones urbaines, que le problème est le plus grave. Je crois que dans le cas des nouveaux projets domiciliaires, le problème est assez bien réglé, parce que nous avons inclus dans les ententes de subdivisions, des dispositions touchant les clôtures le long des servitudes des voies ferrées où de nouveaux logements seront construits. Ce sont dans les zones déjà construites que l'on trouve des problèmes, et j'ai été très heureux lorsque M. Collette a présenté son projet de loi et que les membres des divers partis ont convenu de le renvoyer en comité afin qu'il en soit discuté.

En principe, nous appuyons le projet de loi. Notre seule grande préoccupation, telle que nous le soulignons dans notre mémoire, ce sont les dispositions de partage des coûts, et j'en reparlerai un peu plus tard. Il est à noter que les dispositions de la Loi sur les chemins de fer visant les clôtures n'ont certainement pas suivi l'évolution des villes ces dernières décennies. Les clôtures étaient parfaites il y a des années; elles

[Texte]

Houses and the community have just grown up beside the railways, and hazards and safety problems have been created. It is not only with children, but of course children are our major concern. But I have had one situation—there have been others—which I was personally involved in where a gentleman found his way over the railway track. He was a diabetic, he ran into problems and there was no fencing. He was lying on the railway track. If there had been fencing in that area he would have hit up against it. As there was not, he was on the railway track and we removed him.

Our brief speaks to the various points. I believe all members of the committee have copies of the brief so I will not go over that. When we start looking at the one problem of fencing we begin to see that there are a number of different factors, and our department has analyzed the various factors and outlined them in about nine of ten different areas. So we have broken them down regarding the various concerns of the City of Hamilton. I do not have very many copies but I have circulated some of this material to various members of Parliament, particularly in the Hamilton area. Mr. Chairman, just for your information, here are copies of various letters of communication from 1976 right straight through to November of 1979. I have not updated it to this present time simply—and I must say simply—because I am tired of writing letters and writing letters and writing letters. After three or four years, with very little results, it begins to be a futile exercise. I have talked with many, many people and we are not really achieving anything. The railways are a federal responsibility, but the constituents may not know that. Often, more often than not, they will contact their local alderman and I have had to tell them many, many times: Look, it is the responsibility of the federal government, but . . .

[Traduction]

sont toujours parfaites, du moins je le suppose, dans les régions rurales, mais elles ne conviennent plus dans les zones urbaines. Les secteurs domiciliaires et les localités ont poussé le long de voies ferrées, ce qui a engendré des risques et des problèmes de sécurité. Il ne s'agit pas uniquement des enfants, bien qu'évidemment, ce sont les enfants qui nous préoccupent surtout. Toutefois, j'ai eu le cas . . . il y en a d'ailleurs eu d'autres . . . dont je me suis personnellement occupé, d'un homme qui a trouvé le moyen de s'évanouir sur la voie ferrée. Il souffrait de diabète, il s'est senti mal et comme il n'y avait pas de clôture, il s'est évanoui sur la voie ferrée. S'il y avait eu une clôture, cela ne serait pas arrivé. Comme il n'y en avait pas, il est tombé sur la voie ferrée et nous avons dû l'enlever.

Il est question de divers points dans notre mémoire. Je crois que tous les membres du Comité en ont une copie et, il est donc inutile que j'y revienne. Lorsque nous avons commencé à examiner le problème des clôtures, nous avons commencé à voir que nombre de facteurs différents entraient en jeu et notre service a analysé les divers facteurs pour les regrouper sous 9 ou 10 rubriques différentes. Nous les avons ensuite rattachés aux diverses préoccupations de la ville d'Hamilton. Je n'ai pas de nombreux exemplaires, mais j'ai distribué certains documents à divers députés, surtout à ceux de la région d'Hamilton. Monsieur le président, pour votre gouverne, voici des exemplaires de différentes lettres échangées de 1976 jusqu'au mois de novembre 1979. Je n'ai pas fait une mise à jour jusqu'à aujourd'hui simplement . . . je dois dire simplement . . . parce que je suis fatigué d'écrire des lettres, d'écrire des lettres et encore des lettres. Après trois ou quatre ans, vu les minces résultats, cela devenait un exercice futile. J'ai parlé à de nombreuses personnes et nous ne parvenons à rien, en réalité. Les chemins de fer relèvent de la compétence fédérale, mais les électeurs ne le savent pas. Souvent, plus souvent qu'autrement, ils communiquent avec leur échevin local, et j'ai dû leur répéter de nombreuses fois: Écoutez, c'est la responsabilité du gouvernement fédéral, mais . . .

• 1145

Mr. McDermid: We get calls from sidewalks too.

Alderman Hinkley: Do you?

Mr. McDermid: I just wanted to let you know that you are not the only politician who suffers that.

Alderman Hinkley: I guess, in a rundabout way, that is why I am here today because federal authorities have the responsibility, have the authority, to change the legislation. I cannot. So after four years of trying, hopefully Mr. Collette's bill will be approved in some form or another.

Mr. Chairman, if I could take about five minutes I just have a few slides, as you see here in the carousel, to visually demonstrate the problem as it relates to Hamilton and, I am sure, as it applies to many other municipalities.

The Chairman: Agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Alderman Hinkley: These slides were taken in March of this year. I have some pictures that I took in 1977. There is

M. McDermid: On nous appelle pour les trottoirs aussi.

M. Hinkley: Ah oui?

M. McDermid: Je voulais vous dire que vous n'êtes pas le seul politicien à en souffrir.

M. Hinkley: Je suppose, qu'en fin de compte, c'est pourquoi je suis ici aujourd'hui, parce que les autorités fédérales détiennent la responsabilité, détiennent l'autorité nécessaire pour modifier la loi. Moi, je ne le peux pas. Après quatre années de tentatives, j'ose espérer que le projet de loi de M. Collette sera adopté sous une forme ou sous une autre.

Monsieur le président, si vous voulez bien m'accorder encore environ cinq minutes, j'ai ici quelques diapositives, dans le carrousel, pour vous montrer d'une façon visuelle le problème tel qu'il touche Hamilton et j'en suis persuadé, tel qu'il touche de nombreuses autres municipalités.

Le président: D'accord?

Des voix: D'accord.

M. Hinkley: Ces photos ont été prises au mois de mars de cette année. J'ai quelques photos que j'ai prises en 1977. Il n'y

[Text]

virtually no change; if anything, the situation has deteriorated. This is just to show you the problems we are faced with. Is this turned on?

The Chairman: Yes.

Alderman Hinkley: Is it going the right way? I guess the names of the streets do not mean much to most people, maybe to Mr. Scott. This is an area in Hamilton which is mainly residential, but we have some industrial with the railway lines, and this is a street with no fencing at all being provided. To the best of my knowledge there is no exemption in this area. Again, you can see the post here where fencing was and you can see here some of the existing fencing. Well, if it is fencing it is virtually gone. Again, along the same stretches, this is an eight-block stretch with houses on one side and industry and housing next to each other on the other side. Industry often provides adequate fencing to protect its property but the railways do not comply, even with the existing regulations. Here are the houses along this stretch; you will see the various posts, if you can, and the fencing is virtually non-existent. I have complained about this stretch many, many times to no avail. There were some no trespassing signs here. I have asked if they could be fixed up. They are worn out now and they have not been attended to.

• 1150

This is an area in the brief that we speak to. In 1977 these sidewalks were old sidewalks. They were reconstructed. This is completely open. We have had problems, believe it or not, with cars, young fellows, going right straight over the railway tracks, and with motorcycles. Now there is no fencing along here at all. This is an area where we could put some provisions to allow people to cross, but have it fenced and have it properly protected so that people know that this is an area where they can cross.

Mr. McDermid: Are you also asking there for an over-the-railway pedestrian walk? What are you saying?

Alderman Hinkley: Not in that case, but there should be some proper safeguards here where people are going across. Now this is one of the concerns of the railway companies. They say that they put up the fencing and people go across. We made some suggestions that in these areas where it is obvious, where two sidewalks come . . . It has been that way for, I guess 70 or 80 years. What do we do about it? What we are saying is that this situation is not good enough, that we have to provide fencing for that area and perhaps some kind of measure here, either signs or what have you. We know people are going to go through there. We know that is an obvious situation. Let us make it so that people are fairly safe and not wide open, so that people do not try to drive cars through there and bicycles or motorcycles or what have you.

There are various locations where, human nature being what it is, people will cross at certain locations rather than go three or four or five blocks around, where we have pedestrian overpasses . . . This is not unlike a major road, except that it should be a heck of a lot safer, a major road where people walk across the railway tracks, but it is signalized. I am not saying

[Translation]

a à toute fin pratique aucun changement; s'il y en a, c'est qu'il y a eu détérioration. Je tiens simplement à vous montrer les problèmes auxquels nous faisons face. Est-ce branché?

Le président: Oui.

M. Hinkley: Est-ce que c'est dans le bon sens? Je suppose que les noms de rues ne signifient pas grand-chose pour la plupart des gens, sauf peut-être pour M. Scott. Il s'agit ici d'un quartier surtout résidentiel de Hamilton, mais il y a également quelques industries, la voie ferrée, et voici une rue où il n'y a aucune clôture. A ma connaissance, il n'y a aucune exemption dans ce quartier. Ici aussi, vous pouvez voir les poteaux qui tenaient la clôture et ici vous voyez la clôture qui existe encore. Si c'est ce qu'on appelle des clôtures, elles sont presque parties. Encore une fois, le long de cette ligne courant le long de huit pâtés de maisons, avec des maisons d'un côté et des maisons et des industries de l'autre. Les industries fournissent souvent de bonnes clôtures pour protéger leur propre propriété, mais les chemins de fer ne se conforment pas même à la réglementation actuelle. Voici les maisons tout le long; vous pouvez voir les poteaux, peut-être, et vous constaterez qu'il n'y a presque plus de clôture. Je me suis plaint à ce sujet de nombreuses fois, sans résultat. Il y avait des panneaux de passage interdit, ici. J'ai demandé si on ne pourrait pas les arranger. Ils sont usés et on ne s'en est pas occupé.

Il en est question dans notre mémoire. En 1977, les trottoirs étaient vieux. Nous les avons reconstruits. Tout est ouvert ici. Nous avons éprouvé des problèmes, croyez-le ou non, à cause des voitures, des jeunes gens qui montaient tout droit par dessus la voie ferrée, et avec des motos. Il n'y a pas du tout de clôture ici. Ici, nous pourrions prévoir des passages pour piétons, mais qu'il y ait une clôture, qu'il y ait une protection adéquate de façon à ce que les gens sachent que c'est ici qu'ils peuvent passer.

M. McDermid: Demandez-vous la construction d'une passerelle pour piétons? Que demandez-vous?

M. Hinkley: Pas dans ce cas-ci, mais on devrait assurer une bonne protection là où les gens traverseront. Il s'agit également d'une préoccupation des compagnies ferroviaires. Elles prétendent que si elles construisent des clôtures, les gens traversent. Nous avons formulé quelques suggestions là où il est évident que deux trottoirs viennent . . . Cela fait 70 ou 80 ans que les choses sont ainsi. Que faire? Nous prétendons que la situation actuelle ne suffit pas, qu'il faut clôturer et adopter peut-être d'autres mesures, des panneaux ou autre chose. Nous savons que les gens vont traverser là. Nous savons que c'est évident. Assurons-nous que c'est suffisamment protégé et non pas grand ouvert de façon à ce que les gens n'essaient pas de passer avec leurs voitures, leurs bicyclettes ou leurs motocyclettes.

Il y a divers endroits où la nature humaine étant ce qu'elle est, les gens traverseront à certains endroits plutôt que de faire un détour de trois, quatre ou cinq rues. Là où nous avons des passerelles pour piétons . . . Ce n'est pas en fait très différent d'une artère principale sauf qu'il faudrait que ce soit beaucoup plus sûr, une artère principale où les gens traversent la voie

[Texte]

that we have to go to that extent here, but we should build in some safety precautions.

Mr. Scott (Hamilton-Wentworth): Excuse me, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Scott.

Mr. Scott (Hamilton-Wentworth): Alderman Hinkley, are you looking at something like traffic signals?

Alderman Hinkley: Perhaps.

Mr. Scott (Hamilton-Wentworth): At each of those crossings, no matter how small the road and the crossing?

Alderman Hinkley: Yes, so that people are safeguarded and are not playing around the railway tracks there. They know that the fence comes here and the post here. There is the way they go. Now this encourages people to play around. That is just one example but there are many, many examples like that. Now, if we leave it wide open—this is a road—people have a tendency to want to drive right straight through there. This is not properly barricaded at all. It is wide open and there is a bit of a dip there, as you see. This is not . . .

The Chairman: Mr. Pavelka would like to make a comment there, in reply to Mr. Scott's question.

Mr. Joseph G. Pavelka (Professional Engineer, Transportation Planning, City of Hamilton): Perhaps just to help answer that question, as the alderman is pointing out, not only are there requirements for safety precautions for pedestrians but also from the point of view of train traffic. On a number of at-grade vehicular crossings there are requirements for trains to in fact signal that they are coming through by whistling. This is all arranged through signals and advanced warning signs along the train tracks. So it is that idea in conjunction with what Alderman Hinkley has been advocating with respect to the vehicular traffic. In fact, we are looking to the Canadian Transport Commission to give us direction on this. We do not have a firm solution. We are identifying some of the problems.

Alderman Hinkley: This particular area divides a neighbourhood. The railway tracks go right straight through an existing neighbourhood and through various locations where the sidewalks have to go. Otherwise they would have to go three blocks that way and about six blocks the other way to get around. People are not going to do that. We know that.

• 1155

Again, this is at the end of a street where the railway line is right here. Actually, I think there are three railway lines here servicing industry and then the residential area abutting. There is no fencing at all, not even the existing regulation fencing. None. There was a post there, but the fencing is all gone. That is the same area.

This is near the same area. Again, railway lands and private lands, a garage, no fencing; the posts were here but not maintained at all. You can see where there was some fencing but it has been years since they have maintained it. Again, at the end of a residential street, that sigh is over here and this is

[Traduction]

ferrée, mais il devrait y avoir une signalisation. Je ne dis pas que nous devons faire cela ici, mais il nous faut prendre des précautions.

M. Scott (Hamilton-Wentworth): Excusez-moi, monsieur le président.

Le président: Monsieur Scott.

M. Scott (Hamilton-Wentworth): Monsieur Hinkley, voulez-vous quelque chose comme des feux de circulation?

M. Hinkley: Peut-être.

M. Scott (Hamilton-Wentworth): A chaque passage, même si la voie ou le passage sont petits?

M. Hinkley: Oui, de façon à ce que les gens soient protégés et ne jouent pas sur la voie ferrée. Ils savent que la clôture passe là et que les poteaux sont ici. C'est là qu'ils vont. On encourage ainsi les gens à s'en moquer. Ce n'est qu'un exemple, mais il y en a de nombreux du même genre. Si nous laissons l'espace grand ouvert . . . C'est une route . . . Les gens sont portés à passer directement avec leur voiture. Il n'y a pas de protection du tout. C'est ouvert et comme vous pouvez le voir il y a une sorte de fossé. Ce n'est pas . . .

Le président: M. Pavelka aimerait faire une remarque en réponse à la question de M. Scott.

M. Joseph G. Pavelka (ingénieur, planification du transport, ville de Hamilton): Peut-être puis-je ajouter pour compléter la réponse, comme l'a souligné l'échevin, non seulement il existe des normes de protection pour les piétons, mais il en existe également pour le trafic ferroviaire. Dans le cas d'un grand nombre de passages à niveau, il est prévu de signaler l'arrivée d'un train en sifflant. Tout cela est prévu au moyen de signaux et de panneaux de pré-signalisation le long des voies ferrées. Il s'agit donc de reprendre ces dispositions allant de paire avec ce que M. Hinkley préconise pour la circulation automobile. Enfin, nous espérons que la Commission canadienne des transports nous donnera des directives à ce sujet. Nous n'avons pas de solutions arrêtées. Nous n'avons pas relevé certains des problèmes.

M. Hinkley: Cette zone particulière divise un quartier. la voie ferrée traverse directement un quartier existant et divers endroits où il faut faire passer les trottoirs. Sinon, il y aurait trois rues dans un sens et six dans l'autre pour faire le tour. Les gens ne le font pas. Nous le savons.

Encore une fois, il s'agit d'une voie qui se trouve au bout d'une rue. En fait, je crois qu'il y a trois voies desservant les industries et qui passent tout à côté de la zone résidentielle. Il n'y a pas du tout de clôture, même pas la clôture réglementaire. Rien du tout. Il y avait des poteaux mais la clôture a disparue. C'est la même zone.

C'est près de la même zone. Encore une fois, des terrains appartenant aux chemins de fer, des terrains privés, un garage et pas de clôture; il y avait des poteaux mais ils n'ont pas du tout été entretenus. On peut voir qu'il y a eu une clôture mais cela fait des années qu'elle est à l'abandon. Ici encore, au bout

[Text]

the parking lot that leads to the garage. All of this area is wide open, no fencing.

This is at the end of a residential street where the fencing was in terrible condition. Actually it was a wood picket fence that the people had put up some time ago and they asked and asked and asked if the railways would replace the fencing. They got no co-operation, so this gentleman over here erected his own fence, and you see it here. This garbage has been left. Again, we have asked and asked and asked; no co-operation. There is a railway line here; that is a spur line that sort of comes to a dead end there. There is a wall there, an old fence, and we cannot get that cleaned up. It should be a minor thing; they should respond, but they do not.

Mr. Mazankowski: What rail line is that?

Alderman Hinkley: That services a Hamilton foundry. Do you know . . . ?

Mr. Mazankowski: TH&B?

Alderman Hinkley: TH&B, yes.

Mr. McDermid: It is not a main line. Is it just a spur line?

Alderman Hinkley: Yes.

Mr. McDermid: Just going into the factory?

Alderman Hinkley: Yes, that services this factory, right. This has been overgrown with heavy trees; it is really brush. And there is another view from that same location: the brush over here, the fence, the street, wide open.

Mr. McDermid: How many trains would go along there in a day?

Alderman Hinkley: Not too many. About three, maybe.

Mr. McDermid: Three a day.

Alderman Hinkley: Yes, two or three.

Mr. McDermid: Are they just shunting into the foundry or are they going through?

Alderman Hinkley: No, they just move in slowly. This is a spur line that services the factory.

Here you will see a variety of different situations. We have the regular fencing behind this end road abutment. That has been put up, I am not sure how or why, but we do not have a standard formula and this is what we are hoping to achieve.

Again, some fencing along a rail line. This is TH&B on the south end of Hamilton and it has all deteriorated.

This is a line that is right in between two residential areas, right straight through the neighbourhood, with houses on both sides and an alleyway along here. There is, in my opinion and in City Council's opinion, absolutely no reason why proper fencing could not be made long here.

Mr. McDermid: Now is that a main line again or is that just a spur line?

Alderman Hinkley: That is a main line, if you like. It connects the southern part to the northern part of the railway.

Mr. McDermid: How many trains would go through there in a day?

[Translation]

d'une rue résidentielle, le panneau ici et le parking qui mène au garage. Toute cette zone est ouverte, pas de clôture.

Cela se trouve au bout d'une rue résidentielle où la clôture était dans un état terrible. En fait, il s'agissait d'une clôture en bois que les résidents eux-même avaient installée il y a quelque temps et ils ont sans cesse demandé aux chemins de fer de remplacer cette clôture. Il n'y a pas eu de réponse si bien que ce monsieur que vous voyez là-bas a construit sa propre clôture que vous pouvez voir ici. Ces cochonneries ont été laissées sur place. Une fois de plus, nous avons demandé et redemandé et redemandé et pas de réponse. Il y a une voie ici; c'est un embranchement qui prend fin en quelque sorte là. Il y a un mur, une vieille clôture et ils ne veulent rien nettoyer. Ce n'est pas grand chose, ils devraient le faire mais ils ne le font pas.

M. Mazankowski: A quoi sert cette voie?

M. Hinkley: Elle dessert une fonderie de Hamilton. Connaissez-vous . . . ?

M. Mazankowski: TH&B?

M. Hinkley: TH&B, oui.

M. McDermid: Ce n'est pas une voie principale. Est-ce simplement un embranchement?

M. Hinkley: Oui.

M. McDermid: N'allant que jusqu'à l'usine?

M. Hinkley: Oui, cette voie ne sert que cette usine. De gros arbres ont poussés, c'est un véritable taillis. Voici une autre vue du même endroit: le taillis ici, la clôture, la rue, complètement ouvert.

M. McDermid: Combien de trains empruntent cette voie par jour?

M. Hinkley: Pas beaucoup. Environ trois peut-être.

M. McDermid: Trois par jour.

M. Hinkley: Oui, deux ou trois.

M. McDermid: Sont-ils aiguillés jusqu'à la fonderie ou passent-ils tout droit?

M. Hinkley: Non, ils vont très lentement jusqu'à l'usine, c'est un embranchement.

Nous vous montrons maintenant toute une série de situations différentes. Il y a le type de clôture réglementaire derrière le talus de cette impasse. Elle a été installée, je ne sais pourquoi ni comment, mais il n'y a pas de normes et c'est ce que nous aimerions voir.

Ici encore, une clôture le long d'une voie. Il s'agit de TH&B à la sortie sud d'Hamilton et tout est en très mauvais état.

Cette voie passe entre deux zones résidentielles, à travers le quartier avec des maisons de chaque côté et une voie de passage le long ici. J'estime et le conseil municipal estime, qu'il n'y a absolument aucune raison empêchant de construire une véritable clôture tout le long.

M. McDermid: S'agit-il d'une voie principale ou simplement, encore une fois, d'un embranchement?

M. Hinkley: Si vous voulez, c'est une voie principale. Elle relie la partie sud à la partie nord du chemin de fer.

M. McDermid: Combien de trains passent par jour?

[Texte]

Alderman Hinkley: Quite a few. I do not know how many, but that is a regular route that holds up traffic on Main St. in Hamilton.

Mr. McDermid: Again, which main line?

Alderman Hinkley: TH&B, this one.

Mr. McDermid: TH&B.

Alderman Hinkley: Yes. More of the problem is with TH&B than CN. That is the same area, and residents have asked me how they could get fencing. It is rather difficult to get co-operation from the railway companies. You have to go through a convoluted process to find out who you are supposed to talk to and it is very difficult.

• 1200

Here is another area that is a different area of the city where we have a road that comes to an end and continues over on the other side again. Here is the other side, where the sidewalk is. The fencing is down and people will cross here rather than go all the way around. This is an area that can be looked at for the crossing because people will insist on crossing to get to the continuous street.

Here is another area with a different abutment, here is a park: the city parks are all fenced off, but right beside the park is again fencing that is in disrepair.

Here is the same park with the fencing. Along the line it is in different stages of repair.

Here is a fairly nice street with railway ties that have been built at this end of the street with a fence on top. Obviously, the railways did this. There is another view, which is a fairly high area, which is fine. It is more than expected. It is a very good job.

Here is a fence that no one wants to take responsibility for. The city tell me that they did not erect it. They tell me that the railways erected it. When I ask the railways, they say, no, we did not erect that, we have nothing to do with that. But I have been informed that the railways did erect that. At any rate, this is the type of fencing that we are looking for.

Mr. McDermid: How high is that, do you know?

Mr. Pavelka: Six feet.

Alderman Hinkley: I think you can pretty well judge yourself. It is in that area, that height.

These are some other miscellaneous pictures of problems with the railway's litter. That is scrub. There are the tracks. Again, they do not go very fast, obviously.

Mr. McDermid: That is right. They would never make that turn, would they, Charlie?

Alderman Hinkley: There are many, many other problems, but I wanted to restrict it to the fencing because that is the bill that is before you. Again, there is litter. Both of these are industry parking lots, Otis Elevator and American Can. They fence off their parking lots and they clean up their parking lots, too, when I ask them; but we cannot get the railways to

[Traduction]

M. Hinkley: Un certain nombre. Je ne pourrais dire exactement combien mais c'est suffisant pour souvent bloquer la circulation sur la rue principale d'Hamilton.

M. McDermid: C'est la voie principale de quelle usine?

M. Hinkley: TH&B.

M. McDermid: TH&B.

M. Hinkley: Oui. C'est plus TH&B que le CN qui nous pose un problème. C'est la même zone et les résidents m'ont demandé que faire pour qu'il y ait une clôture. Il est assez difficile d'obtenir la coopération des compagnies de chemin de fer. C'est toute une histoire pour trouver à qui s'adresser et c'est très compliqué.

Voici une autre zone différente de la ville où nous avons une route qui s'arrête puis continue de l'autre côté. Voici l'autre côté avec le trottoir. La clôture est tombée et les gens traversent ici plutôt que de faire tout le tour. On pourrait prévoir un passage car les gens veulent continuer de l'autre côté sur la même route.

Voici une autre zone avec une butée différente; voici un parc; tous les parcs de la ville sont clôturés, et juste à côté du parc une fois de plus la clôture demande des réparations.

Voici le même parc avec de la clôture. Tout le long de la voie l'état des réparations diffère.

Voici une rue assez jolie avec des traverses de chemin de fer qui servent de base à une clôture. De toute évidence, ce sont les chemins de fer qui ont construit cela. Voici une autre vue et c'est très bien. C'est exactement ce que nous voulons, c'est du très beau travail.

Voici une clôture dont personne ne veut revendiquer la responsabilité. La ville me dit qu'elle ne l'a pas construite. Elle me dit que ce sont les chemins de fer. Lorsque je pose la question aux chemins de fer ils me répondent par la négative, qu'ils ne l'ont pas construite et que cela n'a rien à voir avec eux. Pourtant, selon mes renseignements ce sont les chemins de fer qui l'ont construite. De toute manière, c'est le genre de clôture que nous recherchons.

M. McDermid: Quelle est sa hauteur, le savez-vous?

M. Pavelka: Six pieds.

M. Hinkley: Je crois que vous pouvez très bien juger par vous-même. Dans cette zone, c'est haut comme cela.

Il s'agit maintenant de photos diverses de problèmes créés par les détritres des chemins de fer. La voie se trouve sous les broussailles. De toute évidence, une fois de plus, ils ne doivent pas aller très vite.

M. McDermid: Exactement. Ils ne pourraient jamais négocier ce virage, n'est-ce pas, Charlie?

M. Hinkley: Il y a de très nombreux autres problèmes, mais je voulais me limiter à celui des clôtures car c'est l'objet du projet de loi que vous étudiez. Encore une fois, il y a le problème des détritres. Ces deux parcs de stationnement sont industriels, il s'agit de ceux d'Otis Elevator et d'American Can. Ces deux compagnies les ont clôturés et les nettoient

[Text]

clean up—at least I cannot. Perhaps someone else could help me.

Here is a railway track where it is cracked. Of course, I am getting off the subject again, but I just show these for the benefit of the committee. Again, this is not a service track, really.

The other problem is with chemicals that are left and not cleaned up, spills. So that is that.

The Chairman: Thank you, Mr. Hinkley. I would now invite Mr. Collenette to come back to the witness table along with the witnesses from Hamilton-Wentworth.

Mr. Hinkley referred during his opening statement to a document, a chronology of events. We have had copies made during the interlude. They are in one language only; but, if any member wants one, they are here.

We will begin our questioning now with Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Hinkley, you stated at the outset that you support the principle of the bill, but then you went on to suggest a different cost-sharing method. I suggest to you that that may very well affect the fundamental thrust in this bill in that it clearly bill in that it clearly defines a sharing structure that I take it does not meet with your council's approval. Am I correct in assuming that?

• 1205

The Chairman: Mr. Hinkley.

Alderman Hinkley: Mr. Chairman, it is basically correct that the council feels that the Railway Act says that the railways should construct and maintain a certain type of fencing right now at their expense. That philosophy should be held, since changing times have dictated that the type of fencing be changed. We accept the principle, and I believe it to be true, that, while cows are important, people are more important. That philosophy should carry through.

What we are saying in the City of Hamilton is that, okay, the railways are responsible for maintaining and erecting the fences and if we are going to improve the standard of the fencing—which I think is required—they should still be responsible. We are saying that they should pay the major portion, but also that the federal government has some responsibility here since it is under their jurisdiction. We feel the provincial government also has a responsibility and a role to play—and, of course, the municipality, which is least able to absorb the cost, if you like, but is willing to do a number of things: undertake the construction or supervise the construction and even supervise the maintenance, providing the cost-sharing formula is in place.

But the principle of the bill, upgrading of the fences, is supported wholly by our entire council.

[Translation]

quand je leur demande de le faire, mais les chemins de fer ne le font jamais, du moins quand c'est moi qui leur demande. Quelqu'un d'autre pourrait peut-être m'aider.

Voici une photo d'une voie de chemin de fer endommagée. Bien entendu, je m'écarte une fois de plus du sujet, mais je vous montre ces photos simplement à titre indicatif. Encore une fois il ne s'agit pas véritablement d'une voie de service.

J'allais oublier le non nettoyage après le déversement de certains produits chimiques. Je crois que c'est tout.

Le président: Merci, monsieur Hinkley. J'invite maintenant M. Collenette à la table des témoins avec les témoins de Hamilton-Wentworth.

M. Hinkley pendant son exposé a parlé d'un document, d'une chronologie événementielle. Des photocopies ont été faites pendant l'interlude. Ce n'est que dans une langue mais si vous en voulez, servez-vous.

Nous allons passer aux questions avec M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Monsieur Hinkley, vous avez dit au début que vous étiez favorable au principe du projet de loi, puis vous avez proposé une méthode différente de partage des frais. D'après moi, cela peut tout changer, car ce projet de loi définit clairement une structure de partage qui, si je comprends bien, ne plaît pas à votre conseil municipal. Ai-je raison de le supposer?

Le président: Monsieur Hinkley.

M. Hinkley: Monsieur le président, il est exact que le conseil estime que la Loi sur les chemins de fer ordonne aux compagnies de chemins de fer d'ériger et d'entretenir un certain genre de clôture à leurs frais. Ce principe doit être retenu, puisque l'évolution dicte le changement du type de clôture. Nous reconnaissons, et c'est tout à fait vrai, que si les vaches sont importants, les humains le sont encore plus. Il faut maintenir ce principe.

La ville d'Hamilton sait très bien que les compagnies de chemins de fer sont responsables de l'entretien et de l'érection des clôtures et si nous voulons améliorer la qualité de ces clôtures... ce qui est nécessaire, je crois... elles devraient continuer à être responsables. Nous disons que les compagnies devraient assumer la majeure partie des coûts, et que le gouvernement fédéral devrait également avoir une responsabilité puisque ce domaine relève de sa compétence. Nous disons que les compagnies devraient assumer la majeure partie des coûts, et que le gouvernement fédéral devrait également avoir une responsabilité puisque ce domaine relève de sa compétence. Nous croyons que le gouvernement provincial a également une responsabilité, un rôle à jouer, de même que la municipalité évidemment, qui est la moins capable d'absorber les coûts, si vous voulez, mais qui est d'accord pour faire un certain nombre de choses: entreprendre la construction ou la surveiller, surveiller l'entretien, en autant que la formule des coûts partagés soient en place.

Pour ce qui est du principe énoncé dans le projet de loi, l'amélioration des clôtures, notre conseil tout entier y est favorable.

[Texte]

Mr. Mazankowski: I do not think anyone argues with the principle of improving safety, both in terms of fencing and in terms of pedestrian rights of way. As you pointed out, at the present time, there is no standard formula. You are not prescribing a formula. You are adding another dimension here by bringing in the provincial government. Would it not be logical to have this kind of problem resolved with a tripartite or tri-level committee, which would involve the province, the municipalities, the federal government, the railways, the CTC?

You have brought in the whole question of pedestrian crossings and rights of way. If you are going to put a fence up, you are still going to have people crossing the railroad track and, if we go back to the Pape Avenue and Lorne Avenue crossings in Toronto, for example, which were points of contention, it seems to me that we are only dealing here piecemeal with one aspect, and that is fencing. I am not sure to what extent that will reduce the level of fatalities, but it seems to me that providing proper and safe pedestrian access and rights of way is clearly as important as the matter of fencing.

Then, of course, you bring in the other area of cost sharing, which I believe is also very important to resolve because, if we pass the bill and the municipalities are going to be tagged with paying one half of the cost, the first thing they are going to look at is what costs are going to be involved. If the costs are exorbitant, they will not push the issue; whereas, if the cost was spread out in a broader manner, we may in effect be able to move much more rapidly in terms of addressing the problem that we have. I would like you to comment on that.

Because you are a member of the Hamilton-Wentworth Council, I would like to ask you if you have had any discussions with federal authorities arising out of the establishment of the tri-level committee which was started under our administration. If you have not, if that process has not gone ahead, then I believe it is most unfortunate because we are not approaching this problem on a global or national basis, which would seem very silly to me.

• 1210

The Chairman: Before Mr. Hinkley responds, may I just point out procedurally that this is a private member's bill and, therefore, it cannot proceed to expropriate public funds. With regard to sharing by the federal government and the provincial governments obviously a federal-provincial arrangement would have to be made and that kind of bill could only be brought in by government rather than by a private member. This legislation is permissive legislation which gives the municipality the option of going to the Canadian Transport Commission to try to get an order to have a fence constructed. I just wanted to point out that under the rules of parliamentary procedure a private member's bill could not go to that extent.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, you just identified another weakness in this bill because it is obvious that the federal government is not prepared to put up any money to

[Traduction]

M. Mazankowski: Je ne crois pas que personne ne soit en désaccord avec le principe d'amélioration de la sécurité, à la fois pour la construction de clôtures et pour le droit de passage des piétons. Comme vous l'avez souligné, il n'y a pour le moment aucune formule type. Vous ne prescrivez pas de formule, vous ajoutez une nouvelle dimension en mentionnant le gouvernement provincial. Ne serait-il pas logique de résoudre ce problème au sein d'un comité tripartite ou à trois paliers, qui comprendrait la province, les municipalités, le gouvernement fédéral, les compagnies de chemins de fer, la CCT?

Vous avez soulevé la question des passages pour piétons et des servitudes le long des voies ferrées. Si vous érigez une clôture, vous aurez quand même des gens qui traverseront les voies ferrées et si nous revenons par exemple aux passages à niveau des avenues Pape et Lorne à Toronto, longtemps comme de discorde, il me semble que ce n'est régler qu'un aspect du problème celui des clôtures. Je ne sais dans quelle mesure cela réduira le nombre d'accidents mortels, mais j'ai l'impression que prévoir des passages pour piétons protégés et des servitudes, est tout aussi important que construire des clôtures.

Cela nous amène à la question du partage des coûts, qu'il est également important de résoudre, car si nous adoptons ce projet de loi et que les municipalités se voient imposer la moitié des coûts, la première chose qu'elles étudieront seront justement les coûts. S'ils sont exorbitants, elles n'insisteront pas trop, alors que s'ils sont plus largement répartis, les solutions aux problèmes seront trouvées beaucoup plus rapidement. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

Étant donné que vous êtes membre du conseil de Hamilton-Wentworth, j'aimerais vous demander si vous avez eu des discussions avec les autorités fédérales suite à la création du comité à trois paliers, qui a vu le jour sous notre administration. Dans la négative, si les choses n'ont pas bougé, je crois que c'est dommage, car nous n'aborderons pas ce problème de façon globale ou nationale, ce qui me semble ridicule.

Le président: Avant que M. Hinkley ne réponde, puis-je vous signaler qu'il s'agit de bill privé et que, par conséquent, il ne peut être question d'affectation de crédits publics. Pour ce qui est du partage des coûts entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux, il est évident qu'il faudrait conclure un accord fédéral-provincial et que ce genre de projet de loi ne pourrait être présenté que par le gouvernement plutôt et non par un député. Ce projet de loi offre aux municipalités la possibilité de s'adresser à la Commission canadienne des transports pour obtenir une ordonnance de construction de clôture. Je voulais simplement vous signaler que les règlements du Parlement ne permettent pas à un bill privé d'aller aussi loin.

M. Mazankowski: Monsieur le président, vous venez de signaler une autre faiblesse de ce projet de loi, car il est évident que le gouvernement fédéral n'est pas disposé à prévoir

[Text]

share in the cost of improving these facilities, and I think that is pretty fundamental because they too have a responsibility.

The Chairman: Thank you. Mr. Hinkley.

Alderman Hinkley: Mr. Chairman, the only thing I can say about the bill is that it is a step forward from what we presently have to obtain better fencing. The City of Hamilton wants this committee to know our concerns and then you will have to decide. I am not sure how many lives would be saved, but I am sure, I feel, and I think most people will say, that more lives will be saved and more people will be safer with better fencing. That is all I can say. I cannot prove that. I think we have to use judgment there.

Mr. Mazankowski: Do not get me wrong. I do not want to have accurate statistics here; I am simply saying that to me to address the fencing problem without addressing the pedestrian problem is doing only half the job. I think there is a real urgency in addressing the pedestrian problem at pedestrian crossings. This is why it seems to me so fundamentally important to address the issue in its totality; why it is so fundamentally important that the federal government, the municipality, you suggest the province and indeed the railway operating companies all be involved in addressing this issue so that we can establish, as you said, a national standard formula. You say at the present time there is an absence of such standards. It seems to me you see the adhocary that is going on with existing legislation and if we proceed with this kind of a package it is going to further that adhocary. I guess what I am really saying is that while this bill identifies the problem, I do not believe it brings forward a solution other than the fact that it may, as you say, be a minor step forward. In effect, I would not want it to be simply a matter of window dressing inasmuch as there would be a perception that we have tackled the problem while we have barely scratched the surface.

Alderman Hinkley: Mr. Chairman, could I say something?

The Chairman: Yes, Alderman Hinkley.

Alderman Hinkley: My own quick response and my concern is that to resolve all those matters through all those authorities would take many, many years.

Mr. Mazankowski: You did not respond to the other question with regard to the establishment of a tripartite or tri-level committee that was in the process of being established and which, Mr. Collenette, I am very pleased to hear, said is being further developed. Has your municipality been involved with any discussions on this matter?

Alderman Hinkley: I do not recall.

Mr. Mazankowski: It is another one of the good programs that has been squashed or squelched.

The Chairman: Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Mr. Chairman, when I said that the tripartite commission was continuing, I was not speaking for the government. I was under the impression that indeed this initiative taken by Mr. Mazankowski and his government was continuing and I hope it is. I have to speak quite frankly here;

[Translation]

des sommes pour partager les coûts afin d'améliorer ces installations. C'est pourtant fondamental, à mon avis, car il a aussi une responsabilité.

Le président: Merci. Monsieur Hinkley.

M. Hinkley: Monsieur le président, tout ce que je puis dire au sujet du projet de loi c'est que c'est une amélioration sur ce que nous avons, si nous voulons de meilleures clôtures. La ville d'Hamilton désire que le Comité sache quelles sont nos préoccupations, vous déciderez ensuite. Je ne suis pas certain du nombre de vies qu'on pourrait sauver, mais je suis sûr, je sens, comme beaucoup, je crois que bien des vies pourraient être sauvées et que bien des gens seront mieux protégés s'il y a de meilleures clôtures. C'est tout ce que je puis dire. Je ne peux le prouver. Il faut se servir de son jugement.

M. Mazankowski: Ne vous méprenez pas. Je ne veux pas de statistiques précises. Je dis simplement que de s'occuper du problème des clôtures sans s'occuper de celui des piétons, c'est faire le travail à moitié. Il est vraiment urgent de régler le problème des passages pour piétons. C'est pourquoi, il me semble fondamentalement important de traiter l'ensemble de la question. Il est fondamentalement important que le gouvernement fédéral, la municipalité, vous avez ajouté, la province, et bien entendu les compagnies de chemins de fer discutent ensemble de cette question, afin que nous puissions trouver une formule nationale, comme vous l'avez dit. Vous dites que pour le moment de telles normes n'existent pas. Il me semble qu'il n'y a que des solutions ponctuelles et que ce projet de loi ne fera que grossir le nombre de ces solutions. Je veux dire que même si le projet de loi identifie le problème, je ne crois pas qu'il présente des solutions, si ce n'est, comme vous le dites, qu'il apporte une légère amélioration. Je ne voudrais pas que ce soit un simple artifice, que nous donnions l'impression d'avoir réglé le problème, alors que nous n'avons fait qu'effleurer la surface.

M. Hinkley: Monsieur le président, puis-je dire quelque chose?

Le président: Oui, monsieur Hinkley.

M. Hinkley: Je vous répondrai brièvement et simplement qu'à mon avis il faudrait beaucoup d'années pour résoudre tous ces problèmes si tous ces groupes étaient consultés.

M. Mazankowski: Vous n'avez pas répondu à l'autre question concernant l'établissement d'un comité tripartite ou à trois paliers, idée qui semble avoir été reprise d'après M. Collenette, ce qui me fait beaucoup plaisir. Votre municipalité a-t-elle pris part à des discussions à ce sujet?

M. Hinkley: Je ne me souviens pas.

M. Mazankowski: Il s'agit encore d'un de ces bons programmes qui a été étouffé dans l'œuf.

Le président: Monsieur Collenette.

M. Collenette: Monsieur le président, lorsque j'ai dit que cette idée de commission tripartite existait toujours, je ne parlais pas au nom du gouvernement. J'avais l'impression que cette initiative prise par M. Mazankowski et son gouvernement se poursuivait, et je l'espère. Je vous dirais très franchement

[Texte]

I agree completely that we should deal with this in a global context but for whatever reason the federal government, the present government, has not been willing to move at this stage to solve the problem. As Mr. Hinkley says, it will take many, many years, perhaps, to resolve the issues. And Mr. Mazankowski knows better than anyone else how things can get bogged down when you are dealing with the provinces and municipalities and the railways. In a sense, my bill sprang up in 1977 as an initiative in the absence of any move on the part of the federal government to act. Obviously, as the Chairman said, we cannot talk in terms of federal contributions. That is beyond the ambit of private members, only the government can introduce that kind of legislation. All I am saying is, yes, it is piecemeal, but should we wait any longer if there is a mechanism by which we, as private members—not as members of the government, but as private members, irrespective of party—can deal with the problem? I think we should let it go through.

• 1215

Lastly, I was trying to be fair to all concerned and to discourage frivolous applications, but if it is the will of this committee that the railways should be saddled with the entire cost, I am prepared to see an amendment come through from this committee. Certainly it follows from the present Railway Act, where the railways are required to pay the full cost of the cow fencing that is in that act.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Flis.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman. First of all, I would like to congratulate the Parliamentary Secretary to the President of the Privy Council for getting a private member's bill this far. I think it gives back-benchers such as myself hope that there is a use for, and a purpose in bringing in, private members' bills.

I would like to share with the committee the words of the mother of Dennis Cairns, when she says:

"We did not know anything had happened to him until this morning, when I heard on the radio police were trying to identify a young boy killed by a train. I stayed up all night worrying about him, waiting for him to come home. I thought he must have stayed over with a friend, but when I heard the news on the radio, I knew right away it was my boy".

Mr. Chairman, this could be the boy or the daughter of any Canadian. It could have been the boy in your riding, Mr. Alderman. It could have been a boy in Parkdale—High Park. This accident happened on Saturday just two blocks north of my riding. The residents in Parkdale—High Park are very concerned about this whole fencing issue, because our riding is fenced in by the tracks on the north and on the south of the riding. They are living in fear, because any day, any evening, one of their sons or daughters could run out. I think, if anything, this bill will save maybe a few more lives. How many Sandra Jensen's do we have to lose? How many Dennis Cairns do we have to lose? I would agree with Mr. Mazankowski, I

[Traduction]

que je suis tout à fait d'accord pour que nous abordions cette question globalement, mais pour des raisons que je connais pas, le gouvernement fédéral, le gouvernement actuel, n'a pas jugé bon d'agir pour le moment. Comme M. Hinkley nous l'a dit, les problèmes ne seront pas résolus avant plusieurs années. M. Mazankowski sait mieux que quiconque à quel point la situation peut se compliquer quand on traite avec les provinces, les municipalités et les chemins de fer. J'ai présenté mon projet de loi en 1977, le gouvernement fédéral ne prenant aucune mesure. Il est évident, comme nous l'a signalé le président, que nous ne pouvons parler de contributions fédérales. En effet, cela n'est pas de notre ressort et seul le gouvernement peut proposer ce genre de loi. C'est vrai qu'elle est incomplète, mais devrions-nous attendre plus longtemps si, à titre individuel, sans tenir compte de nos allégeances respectives et donc, non pas en tant que membres du gouvernement, nous pouvons recourir à une méthode qui nous permette de régler le problème? A mon avis, il nous faut aller de l'avant.

Pour terminer, je m'efforçais d'être équitable à l'égard de toutes les parties concernées et de décourager les éléments frivoles, mais si le Comité estime qu'il faut faire assumer l'intégralité des frais par les chemins de fer je serais tout à fait d'accord pour que le Comité présente un amendement. Il découle assurément de la présente Loi sur les chemins de fer que ceux-ci sont tenus de prendre en charge tout le coût de l'installation de clôtures pour les bovins.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Flis.

M. Flis: Merci, monsieur le président, tout d'abord, je tiens à féliciter le secrétaire parlementaire du président du Conseil privé d'avoir réussi à faire professer jusqu'à cette étape un bill d'intérêt privé. Je crois que cela redonne espoir aux députés de l'arrière-ban comme moi.

J'aimerais vous citer un extrait de la déclaration de la mère de Dennis Cairns.

«Nous ignorions encore ce qui lui était arrivé jusqu'à ce matin quand j'ai entendu à la radio que la police cherchait à identifier le corps d'un jeune garçon écrasé par un train. J'étais restée toute la nuit debout à l'attendre à me faire du mauvais sang. Je me suis dis qu'il lui était peut-être venu à l'idée de rester chez un ami, mais quand j'ai entendu les nouvelles à la radio, j'ai su tout de suite que c'était mon fils.»

Monsieur le président, Dennis aurait pu être le fils ou la fille de n'importe quel Canadien. Monsieur l'échevin, cela aurait pu être un petit garçon de votre circonscription ou encore quelqu'un de Parkdale—High Park. Cet accident est arrivé samedi à deux pâtés au nord de ma circonscription. Les résidents de Parkdale—High Park s'inquiètent grandement de toute cette question de clôtures, car notre circonscription est entourée de voies au nord et au sud. Ils vivent dans la crainte qu'un jour ou un soir, un de leurs fils ou une de leurs filles se fasse écraser. Le projet de loi devrait servir à épargner au moins quelques vies. Combien de Sandra Jensen ou de Dennis Cairns devront mourir? Je reconnais, avec M. Mazankowski, qu'il nous faut

[Text]

think we have to look at crossings and other things too, but if we go for the whole package we may lose more lives. I think what this bill will do is save at least as many lives as possible.

I have a question or two that I would like to ask the witnesses. Supposing this bill does go through—and I have every hope that it will—will it include the maintenance of and repair to existing fences? We have many fences along both sides of the tracks. Mr. Alderman, the slides you showed us were excellent. They could have been taken right in the heart of Parkdale—the same pictures. I think many ridings could bring similar slides. If the bill does go through, would it involve maintenance to existing fences that have gaping holes, or that have been torn down, et cetera?

Mr. Collenette: Perhaps I can answer that, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Section 214 of the Railway Act clearly states that:

The company shall erect and maintain upon the railway

Mr. Hinkley has shown you examples from the City of Hamilton where the cow fencing, as I call it, is not even there. In a couple of cases, there were posts. This shows that the railways have been derelict in their duties over the years. It reinforces my previous contention, that perhaps we should saddle the railways with the entire cost of chain-link fencing, if the CTC so agrees, upon application by a municipality.

As to the other fences that he was talking about, there is argument even as to who erected a certain chain-link fence, but in most cases it is private property owners, and they would obviously maintain it.

Mr. Flis: But the legislation, as it is written, I am interpreting as meaning maintenance as of the date of the passage of this bill.

Mr. Collenette: That is obviously for the chain-link fencing, or the six-foot fencing we are trying to get by this bill. I am saying that Section 214 of the Railway Act now provides for the railways to maintain the fences that they are statutorily obliged to provide, and Mr. Hinkley has given evidence that, certainly in Hamilton and I can give you evidence that it is the case in Toronto, this is not being done under the present act.

• 1220

Mr. Flis: My other comment is that I would agree with Alderman Hinkley, the fencing has not kept up with urban development. Parkdale, which is half of my riding, is cut off completely from the lakefront. In other words, people in this community had had access to the beaches along the lake. Once the railway tracks came in, this access was cut off completely, yet people have to get to the lake and there have been a few passages built. Now, there is a proposal to have decking, so that there would be a sort of park built over the track to the lake, so that people could have this access. I know that this bill probably would not pay for half of such decking. In a way it is

[Translation]

étudier, entre autres, la question des passages mais si nous attendons, nous courons le risque de sacrifier des vies supplémentaires. A mon avis, ce projet de loi, pour le moins, permettra de sauver bien des vies.

J'aimerais poser une ou deux questions aux témoins. A supposer que ce projet de loi soit adopté—comme j'en ai l'espoir—touchera-t-il l'entretien et la réparation des clôtures existantes? Il y en a beaucoup des deux côtés des voies. Monsieur l'échevin, vos diapositives étaient excellentes. Elles auraient pu être prises au centre de Parkdale. Je crois que bon nombre de circonscriptions auraient pu nous en présenter une série analogue. Si le projet de loi est adopté, touchera-t-il l'entretien de ces clôtures béantes ou à l'abandon?

M. Collenette: Je peux peut-être répondre monsieur le président.

Le président: Monsieur Collenette.

M. Collenette: L'article 214 de la Loi sur les chemins de fer énonce clairement que:

La compagnie doit ériger et entretenir sur le parcours du chemin de fer . . .

M. Hinkley vous a montré des exemples, à Hamilton d'absence de clôtures. Dans certains cas, les poteaux étaient encore là. Ce qui prouve que les chemins de fer se sont montrés négligents ces dernières années. Cela vient renforcer ce que je vous disais: il conviendrait peut-être de faire assumer par les chemins de fer l'ensemble des frais représentés par l'installation de clôtures en grillage, à la demande d'une municipalité, approuvée par la CCT.

Quant aux autres clôtures dont il nous a parlé il s'agit de savoir qui les a érigées, et comme dans la plupart des cas ce sont les propriétaires de propriétés privées c'est donc à eux, de toute évidence, de se charger de leur entretien.

M. Flis: Mais si j'ai bien compris le texte de ce projet de loi cet entretien est exécutoire à compter de la date d'adoption dudit projet.

M. Collenette: Cela s'applique de toute évidence, aux clôtures en grillage ou aux clôtures de 6 pieds que nous essayons d'imposer dans ce projet de loi. D'après moi, l'article 214 de la Loi sur les chemins de fer oblige la compagnie à s'occuper de l'entretien des clôtures qu'elle est, par la loi, forcée de fournir et M. Hinkley nous a démontré qu'à Hamilton, et je pourrais vous fournir des preuves analogues pour Toronto, la loi n'est pas respectée.

M. Flis: Je conviens, avec l'échevin Hinkley, que la pose de clôtures n'a pas suivi l'urbanisation. En effet, Parkdale qui constitue la moitié de ma circonscription, est complètement coupé du bord du lac. Autrefois les résidents avaient accès aux plages le long du lac. Ils l'ont perdu aussitôt que les voies de chemins de fer ont été installées mais les gens doivent bien se rendre jusqu'au lac et quelques passages ont été aménagés. On propose à présent de construire une espèce de platelage au-dessus des voies que les gens emprunteraient pour se rendre jusqu'au lac. Je sais que le présent projet de loi ne permettrait probablement pas le financement de la moitié du coût de

[*Texte*]

fencing and in a way it is not, but it is a decking form of fencing, where you hook up the community—safely, over the railway tracks—with the lakefront. I would like to hear your opinions, Mr. Hinkley and Mr. Colletette: was it the intention of the bill to include other forms of fencing, or just chain-link fencing?

Alderman Hinkley: I think Mr. Colletette can speak to his bill.

The Chairman: If I may, procedurally, the bill speaks of chain-link fencing, so it would seem to me to be obvious that it would not provide structures other than chain-link fencing.

Mr. Colletette: Unfortunately, Mr. Chairman, when I was going over this bill a few days ago I noticed that in the proposed amendments we do not talk about chain-link fencing, but we do in the explanatory notes. I am not sure, procedurally, if the explanatory notes can define—I guess they do define—what we would pass.

But on Mr. Flis' question, he is talking about something more grandiose, something along the order of what they have done in Paris with the glorified périphérique, I think it is called, the expressway that really goes under half of Paris, where you are talking not about fencing, you are talking about subterranean railways. In the case of Paris it is a roadway. That is an entirely different matter, and it would not have any bearing on this.

The Chairman: The bill does limit it to six feet.

Mr. Flis: We hope that you will bring in another private member's bill by Mr. Colletette to cover that.

I have just one last comment. Maybe you have statistics as to the number of deaths that occurred, do you know what percentage of those were caused by people walking along the track as opposed to just crossing it? I had my research assistant do a little research and this Dennis Cairns was killed because he was walking along the track. In this area everyone has easy access to the tracks. He was not crossing at a crossing, but he had easy access to the railway and was walking along the track. Do you have any statistics to show how many of those deaths occurred when people were crossing versus walking along the track?

Mr. Colletette: I do not have anything specific, other than the examples I gave you earlier of 44 people killed in 1977 and 53 in 1979; eight of them were under the age of sixteen in 1977 and two were under the age of sixteen in 1979. The railways maintain that most of these are suicides. What can you do to prevent a suicide? We have that on the property of the Toronto Transit Commission, where the track is fully enclosed by a six-foot chain-link fence with barbed wire, yet you still have people jumping from the platforms. You are never going to dissuade anybody from that kind of thing. My main concern is for the children.

Mr. Hinkley showed a lot of footage here of service tracks, of spur lines. What concerns me are the main lines. He does have a main line, the Toronto-Hamilton-Buffalo one, but I have the Canadian Pacific line, the one that was involved in

[*Traduction*]

l'opération. Il s'agit bien de clôtures, effectivement, mais sous forme de platelage de construction permettant aux résidents de passer, en toute sécurité, au-dessus des voies de chemins de fer et de se rendre au bord du lac. Messieurs Hinkley et Colletette, j'aimerais savoir si le projet de loi vise d'autres formes de clôtures ou uniquement sur les clôtures en grillage?

M. Hinkley: M. Colletette peut vous en parler.

Le président: Si vous me le permettez, il me semble que le projet de loi parle essentiellement de clôtures en grillage et il est donc évident qu'il ne porte pas sur d'autres formes de construction.

M. Colletette: Malheureusement, monsieur le président, j'ai consulté le projet de loi il y a quelques jours et constaté que les amendements proposés ne font pas allusion aux clôtures en grillage dont on ne trouve mention que dans les notes explicatives. Sur le plan de la procédure, je ne suis pas sûr que les notes explicatives puissent définir—encore que je le suppose—les éléments que nous allons adopter dans le projet de loi.

Pour ce qui est de la question de M. Flis, il me semble qu'il envisage une opération de beaucoup plus grande envergure du genre de la construction entreprise à Paris, avec le fameux périphérique, si c'est bien ainsi qu'on l'appelle, c'est-à-dire la voie rapide qui passe en fait sous la moitié de Paris. Ce à quoi vous songez, c'est à un chemin de fer souterrain alors qu'à Paris, il s'agit d'une route. C'est une question tout à fait différente et qui n'a rien à voir avec l'objet de notre discussion.

Le président: Le projet de loi limite le grillage à six pieds.

M. Flis: Nous espérons que M. Colletette présentera un autre projet de loi d'intérêt privé là-dessus.

J'ai une dernière remarque pour en terminer. Avez-vous des statistiques sur le nombre de personnes tuées le long des voies par rapport à celles qui les traversaient? Mon adjoint à la recherche s'est informé et Dennis Cairns a été tué alors qu'il marchait le long des voies. Dans cette zone, tout le monde peut se rendre aisément jusqu'aux voies. Le garçon ne traversait pas à un passage mais il avait pu se rendre sans problème jusqu'au chemin de fer et marcher le long des voies. Avez-vous des statistiques sur le nombre de gens tués en traversant les voies par opposition à ceux qui marchaient le long?

M. Colletette: Je n'ai rien de plus que les exemples que je vous ai cités: 44 personnes tuées en 1977, 53 en 1979 dont 8 en dessous de 16 ans en 1977 et deux en 1979. Les chemins de fer prétendent que la plupart sont dus à des suicides. Que faire pour empêcher les suicides? La Commission des transports de Toronto a fait longer les voies de clôtures avec barbelés de six pieds et pourtant les gens continuent à sauter des plates-formes. Impossible de dissuader ceux qui veulent vraiment se suicider. Ce qui m'inquiète surtout, ce sont les enfants.

M. Hinkley nous a passé plusieurs diapositives sur les embranchements. Ce sont les voies principales qui m'inquiètent. Il en a une qui part de Toronto, passe par Hamilton et va jusqu'à Buffalo mais chez moi, c'est celle du Canadian Pacific,

[Text]

the Mississauga rail disaster. It does not go through Mr. McDermid's constituency, but it is nearby. I understand that there are over 50 movements per day and the speeds there—I got this from Mr. Keith Campbell, Senior Executive Officer of CP Rail. Our passenger, piggyback, and freight trains are permitted to move up to 60 miles an hour over the section of track to which you refer. That is where Sandra Jensen was killed. Sixty miles an hour! Mr. Turner will tell you, as a former engineer, that to break a heavy freight track at 60 miles an hour, especially on a down run, and this is on a grade—That is another issue, because I do not think they do 60 miles an hour, they do well over 60 miles an hour, except that trains handling from 6,000 to 10,000 tons are restricted to 50 miles an hour and over 10,000 tons to 45 miles an hour. The railways admit that these are the speeds. There is no way that they are policed.

In your particular area, Mr. Flis, you have the same kind of situation. You have four tracks at the bottom of your riding with a main lakeshore service, the GO trains, freight trains, and main line VIA trains, and you have a park which people try to get to and you have the lake. So this situation is very acute in a number of urban areas and it is not just the spur lines, although, as I said, Mr. Hinkley has given damaging evidence against the railways for not maintaining their existing responsibilities.

• 1225

Mr. Flis: Mr. Chairman, my other question was answered by you when you explained the difference between a private member's bill and a government bill, but I would like to go on record as thanking the members from both opposition parties for lending their support to this bill, as I understand that many of them will be lending their support. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Flis.

I have two other members who have indicated they wish to intervene—three, now—and it is 12.25. I would urge members to be as brief as possible.

Mr. McDermid, please.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman.

Most of my concerns have been enunciated by our lead-off speaker, but I think one of the concerns that I have is—and I have this experience in my community, as well, with the main traffic line going through—and that is the pedestrian traffic that crosses those railways. We have fencing, and then, mysteriously, the fencing is cut and people are back crossing again. To try to maintain the thing is just insane.

Although in principle I support the idea behind the bill, I think that we are kidding ourselves with this type of a bill if we do not take into consideration pedestrian crossings; and I think that you, Alderman Hinkley, have pointed that out most dramatically in one of your slides. I do not think it could have been better expressed.

[Translation]

celle de la catastrophe ferroviaire de Mississauga. Elle ne traverse pas la circonscription de M. McDermid mais n'en est pas loin. Sauf erreur de ma part, il y passe 50 convois par jour. J'ai obtenu ces renseignements auprès de M. Keith Campbell, membre du conseil exécutif du CP: les trains de passagers et de transport de marchandises sont autorisés à emprunter la partie de voie dont vous nous parlez à une vitesse de 60 milles à l'heure. Voilà où Sandra Jensen a été tuée. Soixante milles à l'heure! M. Turner a une formation d'ingénieur et il pourra vous dire à quel point il est difficile de ralentir un train de marchandises lourd se déplaçant à 60 milles à l'heure, surtout en descente. En outre, les convois font bien plus de 60 milles à l'heure sauf les trains de 6000 à 10000 tonnes tenus de respecter la limite de 50 milles et ceux de 10000, celle de 45 milles à l'heure. Les chemins de fer admettent ces chiffres. Impossible de faire respecter les limites de vitesse.

Dans votre circonscription, monsieur Flis, la situation est analogue. Vous avez quatre voies à l'extrémité de votre circonscription sur lesquelles circulent les trains qui longent le lac, les trains GO, les trains de marchandises et la ligne principale de VIA, vous avez un parc, auquel la population essaie d'accéder et vous avez le lac. La situation se présente de la même façon dans un certain nombre de zones urbaines, et le problème ne provient pas seulement des lignes d'embranchement, bien que M. Hinkley ait porté un témoignage accablant contre les chemins de fer qui n'assument pas leurs responsabilités.

M. Flis: Monsieur le président, vous avez répondu à l'autre question que j'allais poser quand vous avez expliqué la différence entre un bill déposé par un simple député et un bill du gouvernement, mais je voudrais remercier officiellement les députés des deux partis de l'opposition d'appuyer ce bill puisque, apparemment, c'est ce qu'ils ont l'intention de faire. Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Flis.

Deux autres députés ont demandé la parole—trois à présent, et il est 12 h 25. Je voudrais leur demander d'être aussi brefs que possible.

Monsieur McDermid, je vous donne la parole.

M. McDermid: Je vous remercie, monsieur le président.

La plupart des questions qui me préoccupent ont été exposées par notre critique officiel, mais il en est une qui m'intéresse au premier chef—une voie de chemin de fer traverse l'agglomération que je représente et c'est la traversée des voies ferrées par les piétons. Nous avons des clôtures, puis, mystérieusement, un beau jour, une brèche est ouverte et les piétons traversent de nouveau. Tout le temps réparer est impossible.

Bien qu'en principe j'appuie l'objet de ce projet de loi je crois que nous nous leurrerons si nous négligeons les passages pour piétons; et vous, monsieur Hinkley, avez admirablement illustré ceci dans l'une de vos diapositives. Il n'y a rien à ajouter.

[Texte]

Have you or the City of Hamilton estimated the cost of doing the fencing that you think should be done?

Alderman Hinkley: We estimate that there will be 60 linear miles in Hamilton at a total cost of \$6 million. Of course, we envisage that the program, if some legislation is passed, would not happen the next day, of course, It would be phased in like we phase in the reconstruction of sidewalks and so on. So it would be a progressive program over a period of time.

Mr. McDermid: You estimate \$6 million-in 1981 dollars?

Alderman Hinkley: Yes.

Mr. McDermid: My question to the parliamentary secretary is: when you brought this bill in, did you envisage spur lines to be fenced as well? Are you talking about all lines?

Mr. Collette: Ideally, obviously, it would cover that, and the bill is wide enough to permit universal coverage. But what really concerns me, representing a riding that straddles the Don Valley, with two main lines with many movements, as I have just described, is the main line traffic, where it is really dangerous. I almost got killed myself on the same tracks when I was the age of 12 because of the noise conditions in the valley, where water is rushing by and so on. We were walking along the tracks, singing along or talking, and we came to a bend; and suddenly we heard the horn, and we ran a mile. I will never forget that kind of experience. So it happened to me in the very same area.

Mr. McDermid: Is the parliamentary secretary admitting to this committee that he was trespassing at the age of 12 on railway property? And that had there been a fence there, it would have stopped him?

Mr. Collette: Yes, I could admit that.

Mr. McDermid: You were out for hell or you would have climbed the fence—do not hand me that—at the age of 12.

Mr. Collette: I was always responsible, even at an early age, Mr. McDermid—as most Liberals are.

Mr. Scott (Hamilton-Wentworth): You were saying “no” even then.

Mr. McDermid: My last question is: if this bill were passed and all the communities moved at the same time, what kind of a drain would that place on our railways?

Mr. Collette: That is why we have the provision that the Canadian Transport Commission would determine the most urgent cases; that was my whole reason for involving them. We obviously do not want to have frivolous applications, and that was another reason why I suggested a 50-50 sharing. If we moved, as was intimated by, I guess, Mr. Mazankowski, to the railways, or, as I guess I intimated, that the railways pick up all the cost, then you . . .

Mr. McDermid: That is not what he suggested at all.

[Traduction]

Est-ce que vous, ou la municipalité de Hamilton, avez évalué à combien reviendrait la clôture qui, d'après vous, serait nécessaire?

M. Hinkley: Nous estimons que cette clôture devra faire 60 milles de long et qu'elle reviendra à 6 millions de dollars. Nous ne prévoyons naturellement pas, au cas où la loi serait adoptée, que les travaux commencent dès le lendemain. Il faudrait y aller progressivement, comme nous l'avons fait pour la reconstruction des trottoirs et pour d'autres travaux. Ce programme s'étalerait donc sur une certaine lapse de temps.

M. McDermid: Votre évaluation se chiffre-t-elle en dollars 1981?

M. Hinkley: Oui.

M. McDermid: Je vais donc poser la question suivante au secrétaire parlementaire: lorsque vous avez déposé ce bill, avez-vous également prévu la construction de clôtures le long des voies d'embranchement? Toutes les voies sont-elles visées?

M. Collette: En effet, ce serait l'idéal, et la portée du bill est assez vaste pour le permettre. Mais ce qui me préoccupe vraiment, puisque je représente une circonscription recouvrant Don Valley, avec deux voies principales à fort trafic comme je viens de vous le décrire, c'est le trafic sur la voie principale qui présente le plus de danger. A 12 ans, j'ai même failli être tué sur cette même voie à cause du bruit perpétuel des deux dans la vallée qui couvrent tout. Nous marchions donc sur cette voie, en chantant, en bavardant, et arrivés à un tournant nous avons tout à coup entendu la corne, et nous avons pris nos jambes à nos cous. Je n'oublierai jamais cette expérience. Cela m'est arrivé exactement au même endroit.

M. McDermid: Le secrétaire parlementaire reconnaît-il donc devant ce comité qu'à l'âge de 12 ans il a pénétré sans autorisation sur les terrains des chemins de fer, et qu'elle clôture l'en eût empêché?

M. Collette: Oui, je l'avoue.

M. McDermid: Vous vous étiez mis en tête de faire des bêtises, et à l'âge de 12 ans ce n'est pas une clôture qui vous en aurait empêché, n'essayez pas de me convaincre de cela.

M. Collette: J'ai toujours eu le sens de mes responsabilités, même à cet âge-là, comme tous les libéraux, monsieur McDermid.

M. Scott (Hamilton-Wentworth): Vous disiez déjà «non».

M. McDermid: Dernière question: si ce bill était adopté, et que toutes les agglomérations fassent la demande en même temps, comment les chemins de fer y feraient-ils face?

M. Collette: C'est pourquoi nous avons prévu, par une disposition, que la Commission canadienne des transports déciderait des cas les plus urgents; c'est pourquoi j'ai tenu à la faire intervenir. Nous ne voulons pas, bien entendu, que tout le monde fasse des demandes à tort et à travers, et c'est l'une des raisons pour lesquelles j'ai imposé un partage à 50 p. 100. Si nous proposons, ainsi que l'a suggéré, je crois, M. Mazankowski, on peut-être moi, que les chemins de fer assument tous les frais, vous auriez . . .

M. McDermid: Ce n'est pas du tout ce qu'il a proposé.

[Text]

Mr. Collette: Well, I suggested it, I guess, as one option.

• 1230

But then you would have a stampede; but then it is up to the CTC to make the decisions as to where this would be permitted. It does have discretion.

Mr. McDermid: Do you not feel that the federal government and the provincial governments have a partial responsibility in taking care of this particular thing?

Mr. Collette: I do not think the provincial governments have any responsibility for the fencing of railways which fall under the jurisdiction of the Government of Canada. I think it is solely a federal concern and a railway concern. But in Ontario, as has been pointed out, where GO trains go through constituencies, in certain areas where there is likely to be trespassing, the Ontario government has erected chain link fencing. They have taken the initiative on this and at their own cost.

Mr. McDermid: They always do.

Mr. Collette: Not always, but they do sometimes.

I do not like to criticize my own government but obviously there is no government bill to effect this kind of measure; so in the absence of any initiative from the government, I think that private members have an obligation, if they see a need, to try to introduce private members' legislation and get it through the back door.

Now, for whatever reason, and perhaps somebody from the department will be here to testify, the minister has very kindly agreed that the department will allow this to go through.

Mr. McDermid: Is that right? Has that commitment been made by the minister?

Mr. Collette: It has been made to me: that is how it has gotten this far.

Mr. McDermid: That "ain't" the only way that that is how it got this far.

Mr. Collette: Because as you know, Mr. McDermid, bills often get talked out in private members' hour.

Mr. McDermid: I know.

Okay; that is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McDermid.

Mr. Scott.

Mr. Scott (Hamilton-Wentworth): Mr. Chairman, I had not signalled my indication to ask questions but I would like to follow up on one point here.

The Chairman: That is strange. I had your name down here for some reason.

Mr. Scott (Hamilton-Wentworth): No. But I will just follow up with one brief question to Mr. Collette.

In the case of private properties which, as Mr. Hinkley so graphically demonstrated, are involved in the lack of fencing, the lack of protection for the people, would that not involve, then, the provincial government, in terms of assistances to

[Translation]

M. Collette: Eh bien, c'est alors moi qui l'ai proposé, comme l'une des options . . .

Mais vous auriez alors une véritable ruée; maintenant c'est à la CCT de prendre, à sa discrétion, les décisions sur les endroits où cela sera autorisé.

M. McDermid: Ne vous semblez-t-il pas que le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux ont une part de responsabilité en la matière?

M. Collette: Non, les gouvernements provinciaux n'ont pas de responsabilité pour la construction de clôtures de chemins de fer tombant sous la juridiction du gouvernement du Canada. C'est la responsabilité du gouvernement fédéral et celle des compagnies de chemins de fer. En Ontario, où les trains GO, comme on l'a fait ressortir, traversent des circonscriptions, le gouvernement de l'Ontario a érigé des clôtures en grillage ou 2 endroits où la population était susceptible de traverser les voies. Il en a pris l'initiative, et à ses propres frais.

M. McDermid: Comme toujours.

M. Collette: Pas toujours, mais parfois.

Je n'aime pas critiquer mon propre gouvernement, mais il n'y a pas de bill du gouvernement à cet effet; ainsi, en l'absence d'initiative de la part du gouvernement, je pense que les députés ont l'obligation, s'ils en voient la nécessité, d'essayer d'introduire des bills privés et de les faire passer par la porte de service.

Je ne sais trop pour quelle raison, peut-être quelqu'un du ministère viendra-t-il témoigner à cet effet, mais quoi qu'il en soit, le ministre a aimablement consenti à ce que ce texte ne soit pas bloqué.

M. McDermid: C'est vrai? Le ministre a-t-il pris un tel engagement?

M. Collette: C'est ce qu'il m'a assuré: c'est pourquoi nous sommes ici.

M. McDermid: Ce n'est sûrement pas la seule raison.

M. Collette: Comme vous le savez, monsieur McDermid, les projets de loi font souvent l'objet de discussions pendant l'heure réservée aux affaires des députés.

M. McDermid: Je sais.

Merci, monsieur le président, c'est tout.

Le président: Merci, monsieur McDermid.

Monsieur Scott.

M. Scott (Hamilton-Wentworth): Monsieur le président, je n'avais pas demandé à prendre la parole, mais j'aimerais approfondir une question.

Le président: Tiens, c'est bizarre; j'avais noté votre nom.

M. Scott (Hamilton-Wentworth): Non. Mais permettez-moi de poser une brève question à M. Collette.

Dans le cas de propriétés privées, comme M. Hinkley l'a si clairement démontré, touchées par le manque de clôtures, le manque de protection pour les gens, le gouvernement provincial ne devrait-il pas intervenir pour aider les municipalités à

[Texte]

municipalities in terms of putting up the fencing? Would that not be a provincial government responsibility shared with the federal government?

Mr. Collenette: I stand to be corrected on this but the provincial governments have no jurisdiction, no authority whatsoever to do with railways—their trackage or anything. They are involved in discussions, in terms of grade separations, under the federal government program. I am not sure if they do contribute any money to grade crossings—I do not think so; but they are involved in deciding priorities.

But we are talking about an obligation of the federal jurisdiction to make sure that these railways are safe for the public. Now, many school boards have erected chain link fencing at their own cost; but this bill does not then make retroactive provision for a splitting of the cost where such fencing is erected and maintained.

The situation was most graphically displayed by Mr. Hinkley's photograph, where you had, I believe, either two industrial parking lots or two school playgrounds, with an area with about 20 or 25 feet of roadway allowance, where there was partial fencing, and then an area where there was no fencing whatsoever—not even a cow fence.

I do not think we have to worry about treading on the feet of the provinces if we pass this bill—I do not think that they would object. It is not going to cost them anything, and it is going to help them in that it is probably going to deal with a problem that might come to them eventually if municipalities go knocking at their door and say, "Give us some extra money to do this kind of thing independent of the railways". So I would think they would be happy.

The Chairman: Thank you, Mr. Scott.

Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Chairman and Mr. Hinkley, when railroads build a new track, they usually go through an open field. Who issues the building permits for low rental housing projects, apartment projects and playground projects which butt right into the railroad tracks? Who issues the building permits?

Alderman Hinkley: Well, I presume it would be the municipality.

• 1235

Mr. Turner: Do you not think they have a responsibility to look after the young families that are going to live in these places?

Alderman Hinkley: Mr. Chairman, yes, and the municipality builds into the subdivision agreements the fact that the developer should erect a six-foot chain link fence.

Mr. Turner: Now I will ask: How long is that fence going to last, sir?

Alderman Hinkley: I do not know, it depends upon what problems might occur.

Mr. Turner: And who is going to police it?

[Traduction]

ériger ces clôtures? Ne serait-ce pas une responsabilité que le gouvernement provincial devrait partager avec le gouvernement fédéral?

M. Collenette: Il se peut que je me trompe, mais les gouvernements provinciaux n'ont ni juridiction ni autorité aucune en matière de chemins de fer, ou tout au moins de voies de chemin de fer. Ils participent aux discussions, dans le cadre du programme fédéral, sur les séparations de niveau. Je ne sais s'ils contribuent financièrement à l'installation des passages à niveau, je ne le crois pas; mais ils sont consultés en matière de priorité.

Mais nous parlons ici d'une obligation du gouvernement fédéral de veiller à ce que les voies de chemins de fer ne présentent pas de danger pour le public. Beaucoup de conseils scolaires ont érigé des clôtures en grillage à leurs frais; mais ce bill ne prévoit pas d'action rétroactive pour un partage des frais lorsque de telles clôtures ont été érigées et entretenues.

Vous avez vu une illustration remarquable de cette situation sur la photographie présentée par M. Hinkley, qui représentait, je crois, deux terrains de parking industriels ou deux terrains de récréation d'école avec une servitude de 20 à 25 pieds, où il y avait une clôture partielle, et une zone où il n'y avait pas de clôture du tout, pas même une clôture à bovins.

Je ne crois pas que nous ayons à craindre de marcher sur les plates-bandes des provinces si nous adoptons ce bill... je n'en attends pas d'objections. Cela ne leur coûtera rien, et cela les aidera, en ce sens que le bill traite d'un problème qu'elles auraient finalement dû résoudre si les municipalités s'étaient adressées à elles en leur demandant: «Accordez-nous des crédits pour faire ceci sans passer par les chemins de fer». Les provinces ont toutes les raisons d'en être satisfaites.

Le président: Merci, monsieur Scott.

Monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur le président et monsieur Hinkley, lorsque les chemins de fer construisent une nouvelle voie, celle-ci passe généralement en plein champ. Qui délivre les autorisations de construction d'habitations à bon marché, d'immeubles locatifs et de terrains de jeux qui jouxtent les voies de chemins de fer? Qui délivre de telles autorisations?

M. Hinkley: J'imagine que c'est la municipalité.

M. Turner: Ne croyez-vous pas qu'elles doivent assurer la protection des jeunes familles qui s'installeront dans ces endroits?

M. Hinkley: Certainement, monsieur le président, et la municipalité fait bien stipuler dans les accords de lotissement que le promoteur doit faire ériger une clôture en grillage de six pieds.

M. Turner: Combien de temps pensez-vous que cette clôture puisse durer, monsieur?

M. Hinkley: Je n'en sais rien, cela dépend des problèmes éventuels.

M. Turner: Qui veille à son entretien?

[Text]

Alderman Hinkley: I would defer that to Mr. Pavelka on what happens when the fencing is not maintained and whose responsibility it is to maintain it.

Mr. Turner: I have had a few years' experience on the CNR, some 27 and a half years actually running an engine, and Mr. Benjamin knows that many times you have your heart in your mouth because kids are walking along the track, they are on trestles, they are on bridges, they are fishing, they are playing—the fences are torn down. Who tears the fences down? I have been on work trains where we erected a fence and two days later we drove by and the kids were out with their wirecutters.

The idea is good, but I do not think it will work because they have tried this for many, many, many years. The railway put fences up for farmers. The farmers get blamed for letting the cattle out but if you go up a railroad track you will see the steers jumping the fence and yet the farmer is blamed for leaving the gates open.

Now, the railroads do a pretty good job in maintaining the fences but they have to have the co-operation of all the municipalities, too. Somebody has to police these fences once they are up. I do not think the idea will work for the simple reason that we have no policing system and we do not have the money to pay for it in the first place.

Alderman Hinkley: Mr. Chairman, if I could just draw a parallel. The Province of Ontario has many thousands of miles of highways abutting residential areas where chain link fencing is erected and maintained, and I think the railways have a responsibility to do just that. I think the Province of Ontario has accepted their responsibility with the amount of fencing that goes along the highways and abuts residential areas and I think the railways have a responsibility as well.

Mr. Turner: Well, on every bridge and every railway track you come down to a dead-end street and there are "No Trespassing" signs right on the railway property. It is a matter of education in the schools to keep these kids off the railway tracks because after 27½ years' experience, no matter what you do, the kids are going to play there, and you cannot stop them. Apartments are built right at the back door of the railroad and the municipalities have issued the building permits. We have seen hundreds of kids, and when you drive a locomotive your heart is in your mouth all the time. Even cars drive up and play with you, trying to scare you. I think the idea is good, but I still do not think it will work because the kids will be out the next day with the wirecutters.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner.

That completes my list of questioners. Oh, I am sorry, Mr. McDermid would like a brief supplementary. Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Two quick things. First, comparing highways with railways is like comparing apples and oranges. The romance of a railway to a young person is entirely different than the romance of the highway. I mean, every kid likes to

[Translation]

M. Hinkley: M. Pavelka devrait savoir ce qui se passe si la clôture n'est pas entretenue, et qui en a la responsabilité.

M. Turner: J'ai quelques années d'expériences avec le CN, dont 27 ans et demi comme mécaniciens, et M. Benjamin sait que bien des fois on est pris de panique parce qu'il y a des enfants sur la voie ferrée. On les trouve sur les pontons, sur les ponts, ils pêchent, ils jouent—les clôtures sont démolies. Qui les démolit? J'ai travaillé sur des trains de construction, et nous montions des clôtures; deux jours plus tard, en repassant, nous apercevions les enfants à l'œuvre avec leurs pinces coupantes.

L'idée est bonne, mais je ne pense pas qu'elle soit réalisable parce qu'il y a de nombreuses années que nous l'avons essayée. Les chemins de fer érigent des clôtures pour les agriculteurs et on reproche à ceux-ci de laisser sortir leurs bovins. Et si vous vous promenez sur une voie de chemins de fer, vous verrez les taureaux sauter les barrières, et pourtant c'est le fermier qui se fait blâmer pour avoir laissé les barrières ouvertes.

Les chemins de fer s'acquittent fort correctement de leur responsabilité d'entretien de ces clôtures, mais il leur faut la collaboration de toutes les municipalités. Il ne suffit pas d'ériger des clôtures, encore faut-il s'en occuper après. Je ne crois pas que ce soit une idée réalisable pour la bonne raison que nous n'avons pas de système de surveillants et que nous n'avons pas non plus les crédits qu'il faut pour en avoir.

M. Hinkley: Monsieur le président, permettez-moi de faire une comparaison. La province de l'Ontario a des milliers de kilomètres de route, jouxtant des zones résidentielles, où des clôtures en grillage ont été érigées et sont entretenues. Je crois que c'est la responsabilité des chemins de fer d'en faire de même. Si la province de l'Ontario est capable d'assumer cette responsabilité, les chemins de fer peuvent en faire autant.

M. Turner: Sur chaque pont et sur chaque voie ferrée, vous arrivez à une impasse avec des écriteaux «Passage interdit» sur le terrain des chemins de fer. Ne faudrait-il pas enseigner aux enfants dans les écoles à ne pas empiéter sur les voies de chemins de fer? Toutes mes années d'expérience m'ont appris que, quoi que ce soit que vous fassiez les enfants iront jouer sur ces terrains, et vous ne pourrez pas les en empêcher. Des immeubles sont construits à proximité des voies de chemins de fer, les municipalités ont délivré les permis de construire. De votre locomotive, vous voyez des centaines d'enfants, et cela vous donne des sueurs d'angoisse. Même les voitures nous narguent et nous donnent des frayeurs. L'idée me paraît bonne, mais ce n'est pas réalisable, car le lendemain, les enfants nous démoliront ces clôtures.

Le président: Merci, monsieur Turner.

J'arrive à la fin de ma liste de questions. Non, excusez-moi, j'avais oublié que M. McDermid en avait encore une. Je vous donne la parole, monsieur McDermid.

M. McDermid: Deux brèves observations. D'abord, comparer les routes et les chemins de fer, c'est faire une comparaison oiseuse. Une ligne de chemins de fer représente, pour un jeune, toute autre chose, qu'une grande route. Tous les enfants

[Texte]

get their pennies flattened on the railway tracks and there is a certain romance to the railways that is still there even today.

We do not mention chain link fence, we do not get specific on the type of fencing in the bill, and that bothers me. Also, there is nothing in there that says we should maintain existing fencing. For example, in a case I was involved in, we put fencing along Peel Memorial Hospital which is right beside the railway track. Who is going to maintain that? Are you asking the hospital board to maintain that or, once this proposed act comes into play, will it then revert to the railroads and the municipalities to maintain that fencing? If they do not maintain that fencing, what kind of clout do you have to make them maintain that fencing? It is not contained in this bill, and those are flaws that I think should be looked at.

The Chairman: Mr. Colletette.

Mr. Colletette: In answer, I think Mr. McDermid has brought up a couple of good points, and it is quite within the scope of this committee to make amendments. Certainly, to facilitate passage of this bill I would be most happy to support an amendment brought in by Mr. McDermid or anyone else on the Committee which, in effect, covers those items.

• 1240

Mr. McDermid: In what way though? Who will maintain them?

Mr. Colletette: I suppose an argument could be made that if a schoolboard or a hospital has taken the initiative to erect a fence in the first place then, if this bill comes into effect, we could logically justify joint maintenance.

Mr. McDermid: You are going to run into problems; where the fence is on the property of the schoolboard or of the municipality and not on the railway property, the railways would probably object to maintaining fences that are not on their property.

The Chairman: Mr. Pavelka.

Mr. Pavelka: To shed some light on this particular matter, it is my understanding that right now in the erection of other than a farm fence, that is a chain-link fence, the railways will contribute up to the cost of a farm fence. In excess of that, it is up to whoever is going to install the fence, be it the area municipality, be it the hospital, what have you, and after the installation it is also that proponent's responsibility to maintain that fence. I believe that is the existing arrangement with the railways today.

The Chairman: Thank you, Mr. Pavelka.

Mr. Colletette: This is not covered by statute; it is a practice and the railways have pointed that out in their correspondence with me. But I would not be adverse to amending the act to allay the concerns of Mr. McDermid.

The Chairman: Mr. Scott, a supplementary.

Mr. Scott (Hamilton-Wentworth): Mr. Chairman, a point of order. May I, just before you adjourn, congratulate Alderman Hinkley and the Hamilton-Wentworth delegation on their

[Traduction]

aiment déposer leurs piécettes sur les rails et les voies de chemins de fer enflamment leur imagination, même de nos jours.

Nous ne parlons pas de clôtures en grillage, nous ne précisons pas la catégorie de clôture dans le bill, et ceci ne me plaît pas. Nous ne mentionnons pas non plus que ces clôtures doivent être entretenues. Ainsi il m'est arrivé de participer à la pose d'une clôture le long de Peel Memorial Hospital, qui se trouve à côté de la voie ferrée. Qui sera responsable de l'entretien de cette clôture? Est-ce le Conseil d'administration de l'hôpital qui va s'en charger, ou bien, lorsque le bill sera adopté, sera-ce le rôle des chemins de fer et des municipalités? Et si elles n'en font rien, de quels moyens disposerez-vous pour les y obliger? Rien n'est prévu à cet effet, dans ce bill, et ce sont des lacunes auxquelles nous devrions songer à remédier.

Le président: Monsieur Colletette.

M. Colletette: Je crois que M. McDermid a soulevé des questions intéressantes, et qu'il incombe à ce comité de proposer des amendements. Certainement, pour faciliter l'adoption de ce bill je serais très heureux d'appuyer un amendement proposé par M. McDermid, ou par quelqu'un d'autre, aux fins de remédier à ces lacunes.

M. McDermid: De quelle façon? Qui sera chargé de l'entretien?

M. Colletette: On pourrait arguer du fait que si un Conseil scolaire ou un hôpital a pris l'initiative de faire ériger une clôture, si ce bill est adopté, nous pourrions proposer que l'entretien se fasse à coût partagé.

M. McDermid: Cela ne vas pas aller sans difficulté; lorsque cette clôture se trouve sur le terrain du Conseil scolaire ou de la municipalité et non sur le terrain des chemins de fer, ces derniers s'y opposeront sans doute.

Le président: Monsieur Pavelka.

M. Pavelka: Je voudrais vous apporter certains éclaircissements: je crois savoir qu'actuellement, quand une clôture autre qu'une clôture de ferme est érigée, à savoir une clôture à grillage, les chemins de fer paient ce qu'aurait coûté une clôture de ferme. Le supplément doit être payé par ceux qui ont pris l'initiative d'installer la clôture, à savoir la municipalité ou l'hôpital ou toute autre institution, et après l'installation c'est également à ceux qui ont pris l'initiative de la construction de veiller à l'entretien. Telle est la situation actuelle.

Le président: Merci, monsieur Pavelka.

M. Colletette: Ceci n'est pas prévu par la loi; c'est une coutume, et les chemins de fer l'ont souligné dans leur correspondance avec moi. Mais je ne suis pas opposé à l'amendement de la loi, afin de dissiper les craintes de M. McDermid.

Le président: Monsieur Scott, vous vouliez encore dire quelque chose?

M. Scott (Hamilton-Wentworth): Monsieur le président, un rappel au règlement. Puis-je, avant que vous ajourniez la séance, féliciter M. Hinkley et la délégation de Hamilton-

[Text]

very graphic presentation today. I also would like to congratulate Mr. Collenette, as I so rarely get the opportunity to do, for raising this fundamentally important issue. As my colleague, Mr. Mazankowski, says we are scratching the surface, we are just identifying the problem. We have not yet determined the real fundamentals of how to cure it and how to handle it.

Alderman Hinkley, you have drawn the problem to the attention of this committee and you should be congratulated for it; the problem does exist and you have us thinking about certain solutions and remedies and ways to safeguard the lives of our children.

Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Scott, you just stole a bit of my thunder but coming from the same city as the alderman, I think it is appropriate you should do so.

I would like, on behalf of all members of the committee, to thank all our witnesses for appearing here today. I thank the members of the committee. Again I apologize for our delay at the beginning due to, as they say in broadcasting, technical difficulties. We will try to see that it does not happen again.

Therefore, the next meeting of the committee will be July 7, 1981; we shall have the representatives from CN and CP Railways before us. It was the hope of the steering committee that we would complete consideration of this bill at that time.

This committee stands adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

Wentworth pour leur exposé particulièrement bien illustré. Je voudrais également remercier M. Collenette, occasion qui m'est rarement donnée, d'avoir soulevé cette question extrêmement importante. Comme le dit mon collègue, M. Mazankowski, nous n'arrivons ni à approfondir la question, ni à découvrir une méthode fondamentale pour y porter remède.

M. Hinkley, vous avez attiré l'attention de ce comité sur ce problème réel, et nous vous en remercions. Vous nous avez donné matière à réflexion sur les façons de protéger la vie de nos enfants.

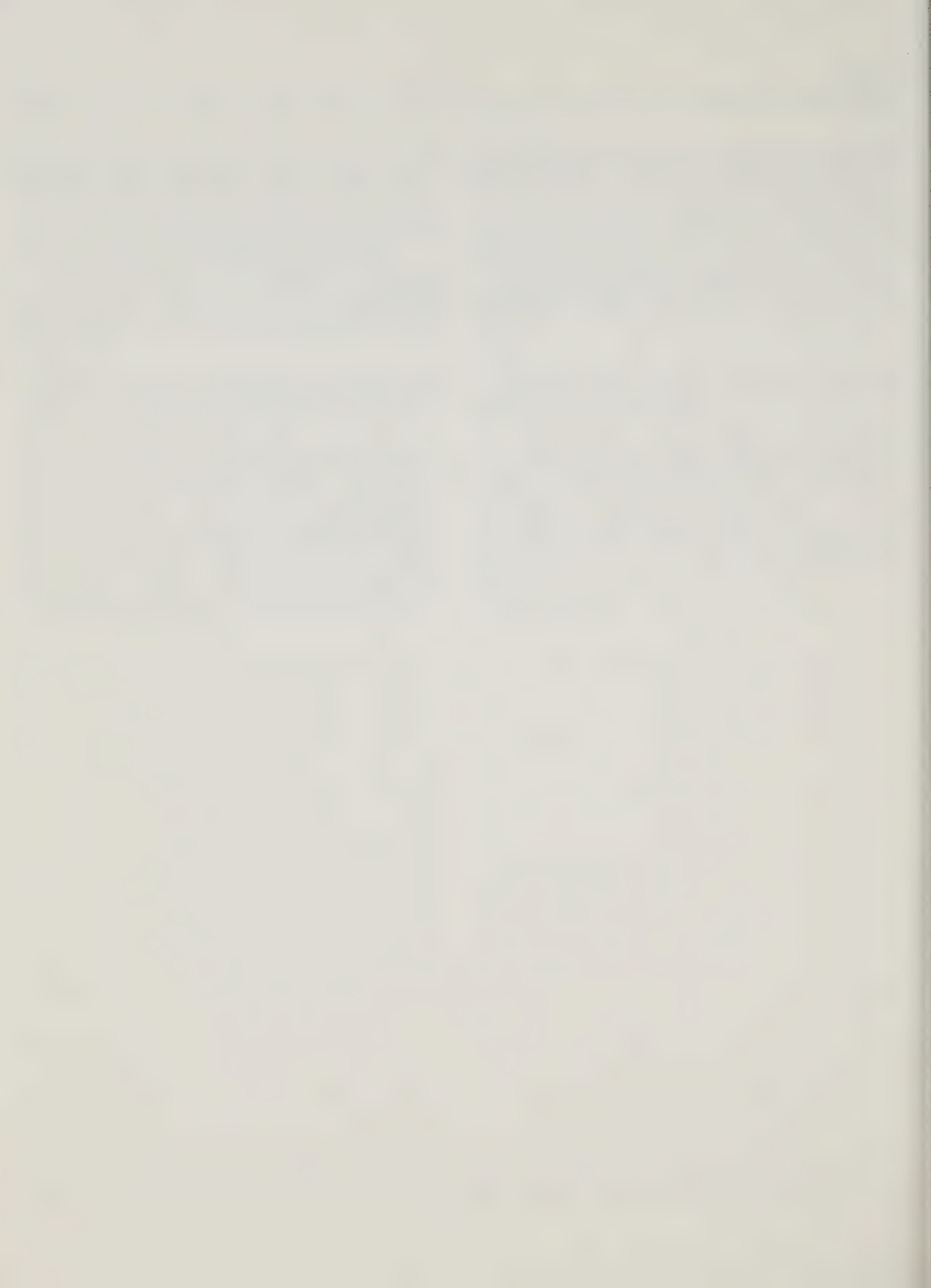
Merci.

Le président: Merci, monsieur Scott, vous m'avez coupé l'herbe sous les pieds, mais puisque vous venez de la même ville que l'échevin, je ne vous blâme pas.

Je voudrais, au nom de tous les membres du comité, remercier nos témoins pour avoir comparu devant nous aujourd'hui. Je vous réitère mes excuses pour le retard survenu au débat dû, comme on le dit à la radio, à des difficultés d'ordre technique. Nous veillerons à ce que cela ne se produise plus.

La prochaine séance du comité aura lieu le 7 juillet 1981, et nous y recevrons les représentants du CN et du CP. Le comité directeur espère que nous en aurons alors terminé avec ce projet de loi.

La séance est levée.





If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

Mr. David Collenette, M.P.

M. David Collenette, député.

From the Regional Municipality of Hamilton-Wentworth:

De la municipalité régionale de Hamilton-Wentworth:

Alderman Brian Hinkley, for Ward 3 in the City of Hamilton;

M. Brian Hinkley, échevin du quartier 3 de Hamilton;

Mr. Joseph George Pavelka, Professional Engineer, Transportation Planning Engineer.

M. Joseph George Pavelka, ingénieur professionnel, expert en planification des transports.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 35

Fascicule n° 35

Tuesday, July 7, 1981

Le mardi 7 juillet 1981

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

An Act to amend the Railway Act (fences)

Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer
(clôtures)

Order of Reference relating to federal
transportation policies and programs within
Central Canada.

Ordre de renvoi concernant les politiques et
programmes fédéraux des transports dans le
Canada central.

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. André Maltais

Messrs.

Anguish	Deniger
Benjamin	Dionne (<i>Chicoutimi</i>)
Bockstael	Fisher
Collenette	Gass
Corbin	Hargrave

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. André Maltais

Messieurs

Hudecki	McRae
Mazankowski	Reid (<i>St. Catharines</i>)
McDermid	Scott (<i>Hamilton-Wentworth</i>)
McKnight	Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, July 6, 1981:

Mr. Forrestall replaced Mr. McDermid.

On Tuesday, July 7, 1981:

Mr. McDermid replaced Mr. Ellis;
Mr. Hargrave replaced Mr. Mayer;
Mr. McRae replaced Mr. Harquail;
Mr. Collenette replaced Mr. Flis;
Mr. McKnight replaced Mr. Forrestall;
Mr. Corbin replaced Mr. Bloomfield;
Mr. Hudecki replaced Mr. Foster.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 6 juillet 1981:

M. Forrestall remplace M. McDermid.

Le mardi 7 juillet 1981:

M. McDermid remplace M. Ellis;
M. Hargrave remplace M. Mayer;
M. McRae remplace M. Harquail;
M. Collenette remplace M. Flis;
M. McKnight remplace M. Forrestall;
M. Corbin remplace M. Bloomfield;
M. Hudecki remplace M. Foster.

ORDER OF REFERENCE

Tuesday, June 30, 1981

ORDERED,—That the Standing Committee on Transport, to complement its consideration of transportation matters, while travelling in Eastern and Western Canada during the month of September 1980, be empowered to examine and report on federal transportation policies and programs within Central Canada;

That the Committee have the power to retain the services of expert, professional, technical, clerical and stenographic staff as may be deemed necessary;

That for the purpose of such examination, the Committee be authorized to travel from place to place in Ontario and Quebec for a period of up to 15 days during the time of the 1981 summer adjournment of the First Session of the 32nd Parliament; and

That the necessary staff do accompany the Committee.

ATTEST:

ORDRE DE RENVOI

Le mardi 30 juin 1981

IL EST ORDONNÉ,—Que le Comité permanent des transports, pour compléter son étude des questions de transport entreprise au cours de ses déplacements dans l'Est et l'Ouest du Canada en septembre 1980, soit habilité à faire une étude et faire rapport sur les politiques et programmes fédéraux des transports dans le Canada central;

Que le Comité soit habilité à retenir les services des experts, spécialistes, techniciens, employés de bureau et sténographes jugés nécessaires;

Qu'aux fins de cette étude, le Comité soit autorisé à se déplacer en Ontario et au Québec pendant 15 jours au maximum au cours de l'ajournement d'été de 1981 de la première session de la 32^e Législature; et

Que le personnel nécessaire accompagne le Comité.

ATTESTÉ:

Le Greffier de la Chambre des communes

C. B. KOESTER

The Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JULY 7, 1981
(59)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:42 o'clock p.m. this day, the Acting Chairman, Mr. Deniger presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Collenette, Corbin, Deniger, Dionne (*Chicoutimi*), Fisher, Gass, Hargrave, Hudecki, Mazankowski, McRae, Reid (*St. Catharines*), Scott (*Hamilton-Wentworth*) and Turner.

Other members present: Messrs. Daudlin, Harquail, Neil, Miss Nicholson and Mr. Prud'homme.

Witnesses: From CP Rail: Mr. John Fox, Chief Engineer; Mr. W. J. Wysocky, Solicitor, Law Department. *From the Canadian National Railways:* Mr. John S. Busby, Assistant to Chief Engineer.

The Committee resumed consideration of Bill C-227, An Act to amend the Railway Act (fences).

The Committee resumed consideration of Clause 1.

Mr. Fox made a statement.

The Committee viewed an audio visual presentation.

Mr. Wysocky summarized the joint submission submitted by the Canadian Pacific Limited and the Canadian National Railways.

The witnesses answered questions.

By unanimous consent the Committee proceeded to consider its Order of Reference dated Tuesday, June 30, 1981, which is as follows:

ORDERED,—That the Standing Committee on Transport, to complement its consideration of transportation matters, while travelling in Eastern and Western Canada during the month of September 1980, be empowered to examine and report on federal transportation policies and programs within Central Canada;

That the Committee have the power to retain the services of expert, professional, technical, clerical and stenographic staff as may be deemed necessary;

That for the purpose of such examination, the Committee be authorized to travel from place to place in Ontario and Quebec for a period of up to 15 days during the time of the 1981 summer adjournment of the First Session of the 32nd Parliament; and

That the necessary staff do accompany the Committee.

On motion of Mr. Fisher, seconded by Mr. Benjamin, it was agreed:—

That the purpose of the trip be fact finding.

That the members of the Committee travel during the 1981 summer adjournment of the First Session of the 32nd Parliament.

That the meetings be open and informal with no recording but interpretation service be made available.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 7 JUILLET 1981
(59)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 42 sous la présidence de M. Deniger (président suppléant).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Collenette, Corbin, Deniger, Dionne (*Chicoutimi*), Fisher, Gass, Hargrave, Hudecki, Mazankowski, McRae, Reid (*St. Catharines*), Scott (*Hamilton-Wentworth*) et Turner.

Autres députés présents: MM. Daudlin, Harquail, Neil, M^{lle} Nicholson et M. Prud'homme.

Témoins: Du Canadien Pacifique: M. John Fox, ingénieur en chef; M. W. J. Wysocky, conseiller juridique, Contentieux. *Des Chemins de fer nationaux du Canada:* M. John S. Busby, adjoint à l'ingénieur en chef.

Le Comité reprend l'étude du bill C-227, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (clôtures).

Le Comité reprend l'étude de l'article 1.

M. Fox fait une déclaration.

Le Comité assiste à une présentation audiovisuelle.

M. Wysocky résume le mémoire mixte soumis par le Pacifique Canadien et les Chemins de fer nationaux du Canada.

Les témoins répondent aux questions.

Du consentement unanime, le Comité entreprend l'étude de son ordre de renvoi suivant du mardi 30 juin 1981:

IL EST ORDONNÉ,—Que le Comité permanent des transports, pour compléter son étude des questions de transport entreprise au cours de ses déplacements dans l'Est et l'Ouest du Canada en septembre 1980, soit habilité à faire une étude et faire rapport sur les politiques et programmes fédéraux des transports dans le Canada central;

Que le Comité soit habilité à retenir les services des experts, spécialistes, techniciens, employés de bureau et sténographes jugés nécessaires;

Qu'aux fins de cette étude, le Comité soit autorisé à se déplacer en Ontario et au Québec pendant 15 jours au maximum au cours de l'ajournement d'été de 1981 de la première session de la 32^e Législature; et

Que le personnel nécessaire accompagne le Comité.

Sur motion de M. Fisher, appuyé par M. Benjamin, il est convenu,—

Que le but de ce déplacement serve d'enquête.

Que le déplacement ait lieu au cours de l'ajournement d'été de 1981 de la première session de la 32^e Législature.

Que les séances aient lieu en public, de façon informelle et sans compte rendu, mais avec des services d'interprétation.

That the Chairman be authorized to make and approve all the necessary arrangements including travel by land, sea and air for the trip.

That a tentative itinerary be submitted to the members of the Sub-committee on Agenda and Procedure as soon as possible.

That twenty members of the Committee travel accompanied by the necessary staff.

That the Chairman be authorized to hire professional and support staff as he deems necessary after consultations with the Sub-committee on Agenda and Procedure.

By unanimous consent, the Committee resumed consideration of Bill C-227.

The Committee resumed consideration of Clause 1.

Questioning was resumed.

It was agreed,—That the Committee schedule additional meetings on Thursday, July 9, 1981 at 11:00 a.m. and if necessary at 3:30 p.m. to continue questioning of the witnesses from the Railways.

At 6:00 o'clock p.m. the Committee adjourned until 11:00 o'clock a.m. Thursday, July 9, 1981.

Que le président soit autorisé à prendre et à approuver toutes les dispositions nécessaires, notamment en ce qui concerne le voyage par terre, mer et air.

Qu'un itinéraire provisoire soit soumis le plus vite possible aux membres du Sous-comité du programme et de la procédure.

Que vingt membres du Comité soient accompagnés du personnel de soutien nécessaire.

Que le président soit autorisé à retenir les services du personnel professionnel et de soutien qu'il estime nécessaire après consultation du Sous-comité du programme et de la procédure.

Du consentement unanime, le Comité reprend l'étude du bill C-227.

Le Comité reprend l'étude de l'article 1.

L'interrogation se poursuit.

Il est convenu,—Que le Comité prévoit d'autres séances le jeudi 9 juillet 1981, à 11 heures et, si nécessaire, à 15 h 30 pour poursuivre l'interrogation des témoins des chemins de fer.

A 18 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 9 juillet 1981, à 11 heures.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, July 7, 1981

• 1541

[Text]

The Clerk of the Committee: I would like to advise the members of the committee that the chairman is unable to be here this afternoon. Is it the wish of the committee to appoint Mr. Deniger as acting chairman?

Mr. Mazankowski: Where is the vice-chairman, Madam Clerk?

The Clerk: I do not know. He may be coming later.

Mr. Mazankowski: I move that Mr. Deniger be appointed as the acting chairman.

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Mazankowski: Unanimous consent.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): I want to thank the hon. members for their vote of confidence.

We shall resume consideration of our order of reference relating to Bill C-227, An Act to amend the Railway Act (fences).

Let met first start off by welcoming the delegation from the Canadian National Railways and invite them to sit here. We will invite both Canadian National Railways and Canadian Pacific Rail to come forth. I understand that it is a joint submission and that Mr. Fox will be making a statement and answering questions addressed to him.

I was wondering, Mr. Fox, if you could introduce the witnesses and make your statement, if you have one.

Mr. John Fox (Chief Engineer, CP Rail): Thank you, Mr. Chairman. Good afternoon, ladies and gentlemen. Mr. Chairman and members of the standing committee, my name is John Fox. I am Chief Engineer of CP Rail. I would like to introduce the various railway people who are present today. Perhaps they could stand when I call their names: Mr. F. C. Hume, Solicitor for CN Rail; Mr. H. J. G. Pye, General Solicitor, CN Rail; Mr. P. R. Richards, Chief Engineer, CN Rail; Mr. J. S. Busby, Assistant to Chief Engineer, CN Rail; Mr. G. J. Hewinson, Assistant Engineer of Track, CP Rail . . .

Mr. Mazankowski: All the brains are here. Who is running the railroad?

Mr. J. Fox: . . . Mr. W. J. Wysocky, Solicitor, CP Limited; and of course myself. Mr. J. M. Beaupré, General Manager of The Railway Association of Canada, is also present and will, I believe, make a very short statement at the conclusion of the railway submission.

Mr. Chairman, may I proceed?

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Yes, go ahead. Do you have copies for all of us?

Mr. J. Fox: Yes.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): It will be circulated while you are reading it into the record.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 7 juillet 1981

[Translation]

Le greffier du comité: J'aimerais avertir les membres du comité que le président est dans l'impossibilité de venir cet après-midi. Le comité désire-t-il nommer M. Deniger président suppléant?

M. Mazankowski: Où se trouve le vice-président, madame le greffier?

Le greffier: Je ne le sais pas. Il viendra peut-être plus tard.

M. Mazankowski: Je propose que M. Deniger soit élu président suppléant.

Des voix: D'accord.

M. Mazankowski: A l'unanimité.

Le président suppléant (M. Deniger): Je remercie les députés de ce témoignage de confiance.

Nous reprenons l'étude de renvoi portant sur le Bill C-227, loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (clôtures).

Tout d'abord, permettez-moi de souhaiter la bienvenue à la délégation du Canadien national et je les invite à s'asseoir ici. Nous invitons les délégations et du Canadien national et du Canadien pacifique à venir à la table. Je crois comprendre qu'il s'agit d'un exposé conjoint que nous fera M. Fox et qu'il répondra ensuite à nos questions.

Je me demandais, monsieur Fox, si vous pourriez nous présenter les témoins et ensuite nous faire une déclaration, si vous en avez une à faire.

M. John Fox (ingénieur en chef, CP Rail): Merci beaucoup, monsieur le président. Bon après-midi, mesdames et messieurs. Monsieur le président et membres du comité permanent, je me présente tout d'abord: John Fox. Je suis ingénieur en chef de CP Rail. J'aimerais vous présenter les différentes personnes qui se trouvent ici aujourd'hui. Peut-être pourraient-elles se lever au fur et à mesure que j'appelle leurs noms: M. F. C. Hume, avocat de CN Rail; M. H. J. G. Pye, avocat général, CN Rail; M. P. R. Richards, ingénieur en chef, CN Rail; M. J. S. Busby, adjoint à l'ingénieur en chef, CN Rail; M. G. J. Hewinson, adjoint à l'ingénieur des voies ferrées, CP Rail . . .

M. Mazankowski: Tous les cerveaux sont ici. Qui s'occupe de faire rouler les trains?

M. J. Fox: . . . M. W. J. Wysocky, avocat, CP Limitée; et, évidemment, moi-même. M. J. M. Beaupré, gérant général de l'association ferroviaire du Canada se trouve ici et je crois qu'il a une brève déclaration à faire quand les chemins de fer auront terminé leur exposé.

Monsieur le président, puis-je commencer mon exposé?

Le président suppléant (M. Deniger): Oui, allez-y. Vous en avez des exemplaires pour nous tous?

M. J. Fox: Oui.

Le président suppléant (M. Deniger): Nous ferons distribuer ces exemplaires pendant que vous lisez votre déclaration.

[Texte]

Mr. J. Fox: Even before commencing, we would like to request that you turn your attention to the audio-visual unit in this corner over here. We believe that the magnitude and complexity of the problem at present under study can better be illustrated by a few short minutes of the videotape you are about to see than by hours of argument and reams of paper filled with statistics and persuasive rhetoric.

If I have the committee's permission I would like to put the film on; it will take about 15 minutes to show it to you.

• 1545

• 1600

The Acting Chairman (Mr. Deniger): I am informed by Mr. Fox that he has a statement of 40 minutes to give. Now is it the intention of the committee to hear Mr. Fox for 40 minutes and limit our questioning time accordingly; or to have Mr. Fox summarize the statement we have already received and allow questions? Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I think we should find out in advance whether the witnesses here are in support of or in opposition to the legislation. If they are in opposition to the legislation. If they are in opposition to, then I guess we would have to hear them out if they could do some summarizing. If they are in support of, they certainly should do some summarizing.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, we have just received this document. I have not had a chance to read it. I think I would like to have a chance to study it or at least hear it read into the record. If that can be done in an abbreviated form, so be it, but I think we would do a grave injustice to the obvious amount of work that has gone into this if we simply had a very brief resumé. Because of the fact that the CPR and the CNR will clearly be the parties most affected by this, I would certainly like to have it presented in more depth than just a presentation.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Fox.

Mr. Collette: On a point of order.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): On a point of order, Mr. Collette.

Mr. Collette: I would like to consult with the other side, Mr. Chairman. For the reasons discussed by Mr. Benjamin, I would like to find out initially what the railways' position is on this bill. I would like to believe they were going to go along with it, which means not necessarily enthusiastically but that they were not going to oppose. I would like to know if the statement Mr. Fox is going to make is the statement that we have in front of us. If so, I would like to move that this literature be printed as an appendix to the committee records, or whatever the procedure is. But for us to sit here for 40 minutes after looking at the 15-minute film I think will not do justice to the many members who have shown up this after-

[Traduction]

M. J. Fox: Avant même de commencer, nous voudrions vous signaler la présence de cet appareil audio-visuel, dans le coin, là-bas. Nous croyons que l'ampleur et la complexité du problème actuellement à l'étude s'illustrent beaucoup mieux grâce à quelques brèves minutes de l'exposé audio-visuel que vous verrez qui pourront facilement remplacer des heures de débat et des rames de papier toutes pleines de statistiques éloquentes et de rhétorique persuasive.

Avec la permission du comité, je fais tourner le film; cela nous prendra environ 15 minutes.

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur Fox me dit qu'il a une déclaration à lire qui pourrait durer 40 minutes. Le Comité veut-il écouter M. Fox pendant 40 minutes pour ensuite raccourcir d'autant le temps que nous pourrions consacrer aux questions ou préférons-nous que M. Fox nous résume la déclaration que nous avons déjà entre les mains pour que nous puissions ensuite lui poser nos questions?

M. Benjamin: Monsieur le président, je crois que nous devrions tout d'abord savoir si les témoins ici présents sont pour ou contre le projet de loi. S'ils s'y opposent, il nous faudra certainement les entendre même s'ils ne font que résumer leurs propos. S'ils sont en faveur du projet de loi, ils devraient certainement résumer leur déclaration.

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, nous venons à peine de recevoir ce document. Nous n'avons pas encore eu le temps de le lire. Je crois qu'il nous faudrait au moins avoir le temps de l'étudier ou, à défaut de cela, que nous puissions en avoir lecture pour le compte rendu. Si cela peut se faire en résumé, tant mieux, mais je crois que nous commettrions une grave injustice, vu le travail énorme qu'on a, de toute évidence, consacré à ce travail, si nous n'exigions qu'un simple résumé très court. Puisqu'il est très clair que le CP et le CN seront les parties les plus touchées par ces mesures proposées, il serait certainement bon qu'on nous donne des explications complètes, pas tout simplement un bref exposé.

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur Fox.

M. Collette: J'invoque le Règlement.

Le président suppléant (M. Deniger): M. Collette un rappel au Règlement.

M. Collette: J'aimerais consulter les députés des autres partis, monsieur le président. Pour les raisons exposées par M. Benjamin, j'aimerais tout d'abord savoir ce que pensent les compagnies de chemins de fer à propos de ce projet de loi. J'aimerais pouvoir croire qu'elles sont d'accord avec l'idée, ce qui ne signifie pas nécessairement qu'elles sont enthousiastes, mais qu'elles ne s'y opposeront pas. J'aimerais savoir si M. Fox entend tout simplement lire la déclaration que nous avons déjà devant nous. Si c'est le cas, j'aimerais proposer que ce document soit annexé au compte rendu du Comité. Enfin, rester tranquillement assis pendant 40 minutes après avoir visionné un film de 15 minutes sera plutôt décevant pour les nombreux

[Text]

noon who would like to ask questions of the railway. I think the people from the railway should realize that we are not novices on this subject; that most of us have done our homework and that we are willing and able to question effectively on the subject.

• 1605

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Fox, you may be able to help us all if you told us immediately what the railway's position is on this bill; and with all due respect to the members, it is my judgment that Mr. Benjamin's recommendation, which I do not see is necessarily in opposition to the others, makes sense. If you are for it then I think we can proceed with some dispatch. On the contrary, if you are against it, I think we should hear you out.

Mr. J. Fox: Mr. Chairman, first of all the railways are not in favour of the bill. We do have some recommendations to make which we think are quite valid, and I might say my reading is essentially the same as the brief we have passed out. We could discuss the conclusions as we see them perhaps, or if you want to go into questioning we are willing to answer any questions we are able to answer.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Mr. Chairman, I would move that the brief the railways have presented this afternoon be printed as an appendix to the committee records, or whichever way procedurally the members wish, to have it on the record. I am sure that Mr. Mazankowski, and the rest of us, can read through the brief rather quickly as questioning is going on. We are all familiar with the issue, but I would hope that we could have an abbreviated summary of this document and perhaps hear some of the recommendations; then we could question the railways.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): If it is agreeable to the members of the committee, I would ask Mr. Fox to read into the record the conclusions of his brief and have the brief printed as an appendix to the minutes of today's sitting.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, Mr. Fox has indicated their opposition to the bill. I think we have to lend him the courtesy of doing at least a summary of the main reasons why they are opposed and read their recommendations.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I definitely agree. Mr. Collenette says that everyone is well versed on this subject; he certainly is not speaking for me. I know a little bit about it, but I certainly do not know the arguments that the railways are going to put forth in respect to their position. It is the first time I have ever experienced a committee sitting where you ask witnesses to appear before the committee and not extend them the courtesy of listening to their submission. I think in this particular case, as in all other cases, they certainly deserve the right to present their case in the manner in which they see fit. If it is agreeable

[Translation]

députés qui se sont rendus ici cet après-midi pour pouvoir poser des questions aux représentants des compagnies de chemins de fer. Je crois que ces derniers devraient savoir que nous ne sommes pas novices à ce jeu; la plupart d'entre nous avons très bien étudié le sujet et que nous sommes donc tout fin prêts à poser des questions pertinentes sur le sujet qui nous occupe.

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur Fox, vous nous rendriez grand service en nous disant tout de suite qu'elle est la position de votre société face au projet de loi. Sauf le respect que je vous dois, messieurs les membres du comité, la recommandation de M. Benjamin, qui n'est pas nécessairement contraire aux autres, est tout à fait censée à mon avis. Si vous êtes du même avis que moi, les choses iront bon train. Au contraire, si vous n'êtes pas du même avis que moi, nous vous écouterons.

M. J. Fox: Monsieur le président, tout d'abord, les chemins de fer sont contre le projet de loi. Nous voulons faire certaines recommandations que nous estimons tout à fait valables. Ce que je vais vous dire résumera le mémoire que nous avons fait distribuer. Nous pourrions discuter des conclusions et si vous voulez nous poser des questions, nous répondrons volontiers.

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur Collenette.

M. Collenette: Monsieur le président, je propose que le mémoire que les sociétés de chemins de fer ont présenté cet après-midi soit consigné en annexe au compte rendu de la séance d'aujourd'hui ou que l'on choisisse un autre moyen de le rendre public. Je me suis sûr que M. Mazankowski et les autres pourront lire le mémoire au fur et à mesure que l'on posera des questions. Nous connaissons très bien le sujet mais peut-être pourriez-vous nous donner un résumé de ce document et énoncer vos recommandations. Ensuite nous passerons aux questions.

Le président suppléant (M. Deniger): Avec l'assentiment des membres du comité, je demanderais à M. Fox de lire les conclusions de son mémoire qui du reste sera consigné à l'annexe du procès verbal de la séance d'aujourd'hui.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, M. Fox a déjà dit qu'il s'opposait au projet de loi. Je pense qu'il faut avoir la courtoisie de lui donner la possibilité de résumer les motifs qui expliqueront son opposition et qu'il puisse lire ses recommandations.

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je suis tout à fait d'accord avec vous. M. Collenette dit que tout le monde connaît bien le sujet. Pour ma part, ce n'est pas vrai. Je ne le connais pas bien et je ne sais pas quels sont les arguments qu'invoquent les sociétés des chemins de fer à l'appui de leur position. C'est la première fois que j'assiste à une séance de comité où l'on demande à un témoin de comparaître sans lui donner la possibilité de faire un exposé. Je pense que dans le cas qui nous occupe, comme dans tous les autres cas, les témoins ont le droit de présenter leur point de vue comme ils l'entendent. Si les témoins le veulent

[Texte]

to them to have the document appended, I think for the benefit of the members of the committee, they should give us an overview or go through it in summarized form. Then I we will have an opportunity to better understand their position and we will be in a better position to ask questions.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Scott.

Mr. Scott (Hamilton-Wentworth): Mr. Chairman, I could not agree more with the opinion just expressed by Mr. Mazankowski. The witnesses have already expressed the bottom line; that the railways are not in favour of this bill. If you, gentlemen, would be prepared to tell us if not, why not, and what recommendations you would suggest could be made to the bill that would be acceptable to the railways, you can do that verbally as opposed to having to go through the whole written procedure and we can have the formal submission appended to the minutes.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Collette.

Mr. Collette: Mr. Chairman, I think we are all in agreement. I personally would object if Mr. Fox read verbatim the report that we have before us, but I understand Mr. Mazankowski and Mr. Benjamin are saying, let us have a summary of this material, let us hear what the conclusions are and let the committee question you. I do take issue with my good friend Mr. Mazankowski about the option being left with the witnesses. The witnesses are here at the invitation of the committee and, with all due respect, I believe it is the committee that should establish the procedure and not the guests who do come to act as witnesses.

Mr. Mazankowski: You know that is why some of us are Conservatives.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Fox, you may proceed; the committee would appreciate it if you would indeed stress the conclusions and the reasoning behind it without necessarily reading everything you have prepared for the minutes but we will leave it up to your good judgment.

Mr. J. Fox: Mr. Chairman, I think Mr. Wysocky is in a better position to do the summary than I am. I will sit back here and listen, and when you get to the point where you want to ask questions I will attempt to answer the questions along with my colleagues from Canadian National.

• 1610

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Wysocky.

Mr. Wysocky (Solicitor, CP Rail): Thank you, Mr. Chairman. Members of the committee, if I could perhaps preface my remarks by saying that, if at any point you have any questions of a technical nature . . .

The Acting Chairman (Mr. Deniger): I would appreciate it if you would save all questions until after you have made your presentation.

Mr. Scott (Hamilton-Wentworth): The House rises on Thursday.

Mr. Wysocky: As a matter of doing things properly, we would like to thank television CFCF in Montreal, with whose kind permission the videotapes that we have shown to you were

[Traduction]

bien, pour la gouverne des membres du comité, ils pourraient faire un exposé des grandes lignes, résumer leur point de vue. Ainsi, nous comprendrons mieux leur position et nous pourrions poser des questions plus éclairées.

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur Scott.

M. Scott (Hamilton-Wentworth): Monsieur le président, j'abonde tout à fait dans le sens de M. Mazankowski. Les témoins ont déjà donné l'essentiel. Les sociétés de chemins de fer s'opposent au projet de loi. Messieurs, si vous êtes disposés à nous dire pourquoi et quelles recommandations vous feriez, vous pouvez le faire oralement sans avoir à coucher tout cela par écrit et votre mémoire officiel sera annexé à notre compte rendu.

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur Collette.

M. Collette: Monsieur le président, nous sommes donc tous d'accord. Je m'opposerai à ce que M. Fox lise le rapport entièrement mais tout comme M. Mazankowski et M. Benjamin s'il nous en faisait un résumé, nous connaîtrions alors les conclusions de nos témoins et ensuite nous pourrions poser des questions. Contrairement à ce que prétend M. Mazankowski, la procédure n'est pas le choix de nos témoins. Les témoins sont ici à l'invitation des membres du comité et, sauf le respect que je leur dois, c'est le comité qui établit sa propre procédure et non pas ses invités.

M. Mazankowski: Vous savez que c'est pour cela que certains d'entre nous sont conservateurs.

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur Fox, allez-y. Les membres du comité souhaitent que vous énonciez vos conclusions et que vous expliquiez le raisonnement qui les sous-tend sans que vous ayez à lire tout votre mémoire. Nous nous en remettons à vous.

M. J. Fox: Monsieur le président, je pense que M. Wysocky est mieux en mesure que moi de faire ce résumé. Je l'écouterai donc tout comme vous et quand viendra le moment de poser des questions, j'essaierai d'y répondre tout comme mes collègues du CN.

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur Wysocky.

M. Wysocky (avocat, CP Rail): Merci, monsieur le président. Messieurs les membres du Comité, avant de commencer je tiens à vous dire que si voulez m'interrompre pour poser des questions d'ordre technique . . .

Le président suppléant (M. Deniger): Je préférerais que nous réservions les questions pour le moment où vous aurez fini votre exposé.

M. Scott (Hamilton-Wentworth): La Chambre ajournera jeudi.

M. Wysocky: Pour la bonne marche des choses, nous tenons à remercier la station de télévision CFCF de Montréal, qui nous a donné la permission de vous passer des bandes vidéo.

[Text]

presented. Miss Jones, who is the investigative reporter most involved in the production of the presentation, unfortunately had a very serious tragedy in her close family recently and could not be available. We would have preferred to have had her here to answer questions and to give you more depth into the manner in which the film was made and the stake-out that was done to do the film. However, we apologize for not having her here.

Inasmuch as we would like to be somewhat brief in this situation, we would begin by stressing the fact that while there are different types of trespassing which occur on railway rights of way, all of them involve a conscious decision on the part of the trespasser to enter upon the railway right of way. This is with the exception perhaps of an adult of diminished capacity or a very young child who might wander there.

The causes of trespass are not overly varied and can be basically fixed to the process and the fact of urbanization in and of itself. Obviously, the more people are located within a close proximity to a railway right of way, the greater is the opportunity for them to trespass and indeed the perceived need on their part to trespass. If we try to isolate a specific type of trespass, we find that something which may be referred to as traversing trespass, or a person walking across a right of way, there is in fact directly attributable to the phenomenon of urbanization having taken place without adequate provision having been made for safe and adequate access over a right of way. All too often, as has been shown in the film, residents of a particular area will not take the extra time and effort required to walk to a safe walkway and will simply walk over the right of way, often in the process destroying the fencing which has been provided.

The difficulties of trespassing and the reasons which lead to trespassing are, in the main, caused by and are exacerbated by the fact of urbanization. And the railways at this juncture feel compelled to bring to the committee's attention, and perhaps to remind it of the fact, that we have no control whatsoever over the urbanization process. The present situation has not arisen as a result of any act, action or fault on the part of the railways. We would draw also to your attention the fact that while urbanization has been carrying on at a very rapid rate, in fact, almost a break-neck rate recently, the location of rights of way in and about Canadian cities has remained constant and fixed for at least the last 60 years.

We would draw your attention to appendices I to V of the submission which are copies of the maps which appear here at the front. Unfortunately, I do not think everyone can see them properly.

An hon. Member: The appendices were distributed along with the statement.

Mr. Wysocky: The first map, which is here on your far left, is a map which was made sometime prior to the year 1897. It shows the location of railway lines within Toronto and the actual configuration of the city at that time. It is obviously a far larger scale than these other later maps. We would draw your attention to the fact that in the City of Toronto there have been only four major developments in terms of the

[Translation]

M^{lle} Jones, qui est reporter a participé activement à la production de cette émission, mais malheureusement une tragédie familiale récent l'empêche d'être ici aujourd'hui. Nous aurions voulu qu'elle soit ici pour répondre à vos questions et vous donner plus de détails sur la façon dont le film a été tourné et sur les circonstances qui ont entouré le tournage. En son nom, nous vous prions de l'excuser.

Nous voulons bien être brefs mais il nous faut, au départ, bien souligner que même s'il y a toutes sortes d'intrusions sur l'emprise des chemins de fer, il s'agit d'intrusion consciente de la part de ceux qui s'y prêtent. Il faut exclure de cela bien sûr les adultes dont les facultés mentales sont diminuées et les très jeunes enfants.

Les causes d'intrusion ne sont pas très diverses et elles relèvent en général du processus d'urbanisation. De toute évidence, plus les gens vivent près des voies ferrées, plus ils ont l'occasion d'y passer et plus ils ressentent le besoin de le faire. Si nous essayons d'isoler un phénomène spécifique d'intrusion, on se rend compte que l'on peut ramener cela tout simplement à quelqu'un qui traverse la voie ferrée et cela est directement relié au phénomène d'urbanisation et au fait qu'on ne s'est pas soucié de prévoir des passages à niveau sécuritaires. Trop souvent, comme vous avez pu le constater dans le film, les résidents d'une région en particulier ne se donnent pas le mal de faire les quelques pas supplémentaires pour emprunter un passage à niveau pour traverser la voie et ils traversent carrément, souvent en abîmant les clôtures qui sont installées.

Je le répète, l'intrusion et les raisons qui poussent à l'intrusion relèvent directement de l'urbanisation. Les sociétés de chemins de fer se voient forcer de signaler aux membres du Comité qu'elles ne peuvent absolument pas stopper le processus d'urbanisation. La situation actuelle ne découle pas de gestes ou de fautes attribuables aux sociétés de chemins de fer. Nous voulons vous signaler également que même si l'urbanisation se fait à un rythme assez rapide, à un rythme fulgurant récemment, les emprises qui se trouvent dans ou aux abords des villes canadiennes existent depuis longtemps, dans certains cas depuis 60 ans.

Nous voudrions attirer votre attention et vous signaler les annexes I et V de notre mémoire qui contiennent des exemplaires des cartes qui se trouvent dans le corps du texte. Malheureusement, je ne pense pas qu'on puisse les lire avec une grande précision.

Une voix: Les annexes ont été distribuées en même temps que le mémoire.

M. Wysocky: La première carte se trouve ici. A votre extrême gauche, vous voyez qu'il y a une carte qui remonte à une époque antérieure à 1897. Elle indique l'endroit où les voies ferrées se trouvent dans Toronto même et les limites de la ville à l'époque. De toute évidence, l'échelle est beaucoup plus grande que dans le cas des cartes postérieures. Nous tenons à signaler que la ville de Toronto a connu quatre mouvements

[Texte]

location of railway trackage. First, for example, if you look to appendix II, III, IV or V of the map, taking the part of Toronto which is west of the Don Valley, there was a connection built between the CPR line which was just south of Dundas Street and the line of the CNR which was just north of Lakeshore Road.

• 1615

A second development in the years since 1897 that occurred west of the Don Valley, is shown by the line running north of Eglinton and down to the Don Valley. This was at one time the Belt Line Railway; it has been abandoned and is no longer there. The track has been pulled out. If one looks to the east of the Don Valley, there was a company incorporated in 1897 called the James Bay Railway. It subsequently became the Canadian Northern Ontario Railway and in furtherance of its charter built two lines running north and east at the beginning of this century. The line running east has been abandoned since that time. Aside from these changes, members of the committee, there have been no changes whatsoever to the main line and major trackage running through the City of Toronto since 1897.

If you look at the colour codes on these appendices you will notice that urbanization has, however, gone on around and right up to the railway's right of way ever since that time. The density of population, in particular, has become acute.

Now the larger maps here were prepared in the most part by the Toronto Transit Commission. If you examine the map itself, there are densities which are marked out and we would invite the members of the committee to examine them at their leisure. They may appreciate for themselves the manner in which the densities have increased around the railway's right of way.

While the location of railways has and always has had a profound effect on the growth and, in very many instances, the actual establishment of cities and towns in Canada, the railways have not always been welcome in the cities. However, notwithstanding this fact, virtually every town and city in Canada has sought the location of one or preferably two or more railways in that city and in its environs in order to attract industry and, through industry, population to the city. Through the process, however, the cities have shown some lack of appreciation for the implications of, and have neglected to make adequate accommodation for the operation and existence of, the railways within them.

In particular, they have often permitted residential and commercial development along both sides of rights of way; in fact, in many cases right up to the limit of the right of way. Perhaps in their zeal to expand their tax base, municipalities have permitted, if not favoured, such improper land uses. It stands almost to reason that a residential development, particularly if it is high-density and complemented by playgrounds and schools and shopping facilities, is far preferable from a municipality's point of view to an industrial park. An industrial park is, however, far more compatible with railway operations.

[Traduction]

d'expansion principaux pour ce qui est de l'endroit où se trouvent les voies ferrées. Tout d'abord, aux annexes II, III, IV ou V de la carte, si l'on prend par exemple la région de Toronto qui se trouve à l'ouest de Don Valley, on constate qu'il y avait un raccordement construit entre la ligne du CP qui se trouvait immédiatement au sud de la rue Dundas et la ligne du CN qui se trouvait immédiatement au nord de Lakeshore Road.

Dans un deuxième temps, après 1897, ce raccordement se faisait à l'ouest de Don Valley et vous vous reporterez à la ligne qui passe au nord d'Eglinton et redescend jusque vers Don Valley. C'était à l'époque le chemin de fer Belt Line qui a été abandonné depuis et qui n'existe donc plus. Les voies ferrées ont été retirées. À l'est de Don Valley, il y avait en 1897 une société appelée la Société James Bay Railway. Elle est devenue par la suite la Canadian Northern Ontario Railway et d'après sa charte elle devait construire deux lignes de chemin de fer, une parcourant le nord et l'autre, l'est, au début du siècle. La ligne est a été abandonnée depuis. À part ces changements, il n'y a pas eu d'autre changement à la ligne principale et aux voies ferrées principales qui aillonnent la ville de Toronto depuis 1897.

Reportez-vous aux codes colorés de ces annexes et vous remarquerez que néanmoins l'urbanisation s'est poursuivie et a envahi les emprises des sociétés de chemin de fer. La densité de la population a augmenté notamment.

Les plus grandes cartes ont été préparées pour la plupart par la Toronto Transit Commission. Si vous vous reportez à la carte elle-même, vous constaterez qu'il y a des densités qui sont indiquées et j'invite les membres du comité à les étudier. Vous comprendrez combien les densités ont augmenté autour des emprises des sociétés de chemin de fer.

Même s'il est vrai que les chemins de fer ont toujours eu une incidence très forte sur la croissance, et dans beaucoup de cas, l'établissement même des villes canadiennes, ils n'ont pas toujours été les bienvenus dans les villes. Toutefois, malgré cela, presque toutes les villes canadiennes ont désiré une ou deux ou plusieurs lignes de chemin de fer afin d'attirer l'industrie et de ce fait accroître leur croissance démographique. En même temps, les villes ne comprenaient pas très bien les conséquences des lignes de fer et elles ont négligé de prévoir les installations nécessaires pour la bonne marche des chemins de fer en ville.

Notamment, on a permis des développements résidentiels et commerciaux le long des emprises. En fait, dans beaucoup de cas, on permettait un envahissement jusqu'aux limites même de l'emprise. Dans leur hâte de grossir leur assiette fiscale, les municipalités ont permis, quand elles ne l'ont pas carrément encouragé, cet usage peu indiqué des sols. Il tombe sous le sens qu'un développement résidentiel, très dense, avec terrains de jeu, écoles et boutiques, est beaucoup plus rémunérateur pour une municipalité qu'un parc industriel. Néanmoins, un parc industriel se marie beaucoup mieux aux activités des chemins de fer.

[Text]

Trespassing is not caused by any lack of fencing. It is directly attributable, however, to the improper formulation or application of land use controls, zoning by-laws and site-specific control mechanisms such as site development agreements. This problem has been historic and it is ongoing. We draw the committee's attention, however, to the fact that the matters of zoning, of direct control over development, are within the exclusive constitutional jurisdiction of the provinces. The railways have no control over it and, we would submit, neither does Parliament.

• 1620

The railways have always recognized that we have, basically, and in the main, a passive role to play in the process of urban planning. We have tried, increasingly of late, to take more of an active role within the planning process. Unfortunately we regret to inform the committee that it has been without a great deal of result.

For example, very recently, the city of Mississauga, which has, as I am sure you are all aware, indicated its desire to play a leading role in the operation of trains as well as safety on railway rights of way recently proposed an amendment to their official plan. This amendment would call for the establishment of residential, medium-to-high density development right up and adjacent to CP's track which runs through Mississauga. CP Rail attempted but could not prevail upon the interested parties, including Mississauga City Council and the Ontario Minister of Housing, to accept the principle that residential development should be restricted to areas which are at least 1000 feet away from a railway right of way.

The matter is at present, according to information received from our regional council, in the process of an attempt at referral to the Ontario Municipal Board. One part of the official planned amendment has been so referred; however, we cannot, at present, indicate where the process will lead.

We would suggest to the committee that the actions of municipalities may well constitute a breach of duty to their constituents and this breach would extend to the provinces because the municipalities are basically creatures of the provinces and are subject to the provinces' supervision. It is also submitted that it is solely within the competence of those parties, the municipalities and the provinces, to address and remedy the breaches which have occurred.

Under the Railway Act, fencing is a standard statutorily—prescribed seven- or nine-wire fence which is four feet six inches high. We invite your attention to Appendix VI which includes the specifications which have been put forward by both railways as to the type and construction of standard right-of-way fencing.

We would draw your attention to the fact that the provisions of the Railway Act relating to fencing were never intended to act as a deterrent to trespassing. Indeed, we would remind you that trespassing, in and of itself, has been declared to be unlawful under the Railway Act, and your attention to Section

[Translation]

L'intrusion n'est pas causée par un manque de clôture. Elle est attribuable directement à une mauvaise formulation ou une mauvaise application des règlements d'utilisation des sols, des règlements de zonage et des mécanismes d'attribution spécifiques des sites, dans le cas d'accords sur le développement de certains sites. Le problème ne date pas d'hier et il dure. Nous attirons l'attention des membres du comité sur le fait que le zonage, le contrôle direct du développement, relèvent exclusivement des provinces. Les sociétés de chemin de fer n'ont absolument aucun contrôle, et le Parlement non plus du reste.

Les chemins de fer ont toujours reconnu que nous avons, fondamentalement, un rôle passif à jouer dans le processus d'urbanisme. Nous nous sommes efforcés, ces derniers temps, de jouer un rôle plus actif. Malheureusement, nous devons reconnaître, devant ce Comité, que notre action n'a pas eu beaucoup de fruit.

C'est ainsi que tout récemment, la ville de Mississauga qui a, comme vous le savez sans doute tous, manifesté son désir de jouer un rôle de pointe dans la circulation des trains et dans les mesures de sécurité sur les voies de chemins de fer, a récemment proposé un amendement au plan officiel de la ville. Aux termes de cet amendement, on demandait l'établissement d'un quartier résidentiel, à densité moyenne à élevée, adjacent et attenant à la voie ferrée du Canadien Pacifique, qui traverse Mississauga. La Société Canadien Pacifique a essayé, mais sans succès de faire accepter aux parties intéressées—y compris le conseil municipal de Mississauga et le ministre du logement de l'Ontario—le principe que les quartiers résidentiels devraient être établis dans des zones éloignées d'au moins 1,000 pieds d'une emprise de chemin de fer.

D'après une information aussi de notre conseil régional, l'affaire a été référée devant le conseil municipal de l'Ontario. Ce conseil a donc été saisi d'une partie de l'amendement officiel prévu; mais nous ne connaissons pas, à l'heure actuelle, l'issue de cette question.

Les actes des municipalités pourraient bien constituer un manquement à leur devoir envers leurs citoyens, et ce manquement s'étendrait aux provinces, car les municipalités font partie intégrale des provinces et sont contrôlées par elles. Nous voudrions également faire remarquer au Comité qu'il est uniquement du ressort de ces parties, à savoir les municipalités et les provinces, de remédier aux manquements qui se sont produits.

Aux termes de la Loi sur les chemins de fer, le règlement exige qu'une clôture qui a quatre pieds six pouces de haut doit être constituée de fils de fer de calibre 7 ou 9. Nous attirons votre attention sur l'annexe VI, qui comprend les spécifications imposées par les deux sociétés de chemins de fer en ce qui concerne la catégorie et la construction d'une clôture ordinaire.

Nous voudrions attirer votre attention sur le fait que les dispositions de la Loi sur les chemins de fer relatives aux clôtures ne visaient pas à décourager les empiètements. Nous voudrions vous rappeler que la violation de propriété en soi, a été déclarée illégale aux termes de la Loi sur les chemins de fer

[Texte]

359 of the Railway Act is invited. The law assumes, and rightfully so, that people should have sense enough to stay away from railway tracks and that parents and guardians will educate their children to do the same. If the children are too young for such education or to appreciate the danger inherent in railway operations, then the parents and guardians would properly supervise them.

The railways have recognized, however, that there are areas within municipalities where chain link fencing may well have a greater deterrent affect to trespassing than standard right-of-way fencing. We have, in several instances, erected chain link fencing of our own accord. On other occasions—on a number of other occasions—agreements have been entered into with various municipalities for the erection of the same.

For example, CP Rail has entered into agreements with the cities of Côte Saint-Luc, a Montreal urban community, and Calgary covering 11,200 linear feet of fencing and 22,100 linear feet of fencing respectively. CN, likewise, has entered into agreements with many municipalities in and around Montreal, Toronto, Ottawa and other major centres. Significant lengths of right of way are in fact at present protected by chain link fences. However, the railways' experience in this area is perhaps most dramatically illustrated by the video-tape which we have just seen, which would indicate that six-foot, eight-foot, indeed ten-foot, perhaps even twelve-foot, chain link fencing is no better than any other type of fencing, or indeed, in some instances, no fence at all.

It is important to recognize that a fence will be effective only so long and insofar as its integrity can be maintained. Once it is broken or cut, even a very small child, and the smallest child can wander on and gain access to a railway right-of-way. Fence cutting is a major problem in this respect. It is our experience that if a fence is installed across what has become a very common footpath, it will not be long before the fence would come to be cut. This is particularly true in incidents where the action of going around, if you will, involves significant distances. You have seen pictures of people climbing over the fence. We would draw your attention to a subsequent program which is reported in the transcripts of those television programs as Appendix VII. On September 27, 1978, immediately after the first of the programs which you have seen, the fence was repaired and Pulse Probe reported as follows:

• 1625

There was another perplexing example today of that railway fence cutting epidemic we told you about on Pulse last night. The Montreal division engineer for CP Rail, Pat Leyne, predicted that the fence repaired only a day or so ago would be torn open again within two or three days. He was wrong; it took only a few hours. CP Rail discovered early this morning that someone had taken wire cutters to fences on both sides of the railway tracks along de Maisonneuve Boulevard at Grand. People use the route, and more than 50 others like it, as a short cut. CP work crews were quick to respond today. By the time this

[Traduction]

et nous voudrions vous rappeler l'article 359 de cette loi. Dans l'esprit de la législation, et à juste titre, les gens devraient avoir suffisamment de bon sens pour ne pas s'aventurer sur la voie ferrée, et les personnes qui ont charge d'enfants devraient leur enseigner à en faire de même. Si les enfants sont trop jeunes pour apprendre, ou pour comprendre le danger que comporte la circulation arrivés que nous concluons avec différentes municipalités des accords pour faire élever ces clôtures.

Les chemins de fer ont toutefois reconnu qu'il existe des zones en terrain municipal où les clôtures de grillage pourraient empêcher les gens de passer plus efficacement que les clôtures ordinaires. Il est arrivé à plusieurs circonstances que nous élevions, de notre initiative, des clôtures de grillage. Il est également arrivé que nous concluons avec différentes municipalités des accords pour faire élever ces clôtures.

C'est ainsi que la Société Canadien Pacifique a passé avec la ville de Côte Saint-Luc, banlieue de Montréal, un accord pour la construction de 11,200 pieds linéaires de clôture et avec la ville de Calgary un accord pour 22,100 pieds linéaires. De même, la Société Canadien Pacifique a passé des accords avec différentes municipalités autour de Montréal, Toronto, Ottawa et d'autres grands centres et de leurs périphéries. Un grand nombre d'emprises sont, en fait, actuellement protégées par des clôtures de grillage. Le film que nous venons de vous faire passer illustre bien notre expérience en ce domaine, à savoir que des clôtures de six pieds, de huit pieds, de dix pieds, voire de 12 pieds, ne valent pas mieux les unes que les autres, et semblent sans effet aucun.

Il nous faut bien nous rendre compte que l'utilité d'une clôture ne vaut que dans la mesure où elle n'a pas été détériorée. Lorsqu'elle est endommagée ou détériorée, même un tout petit enfant peut marcher sur la voie. La détérioration des clôtures constitue un problème capital à ce point de vue. D'après notre expérience, si on installe une clôture pour bloquer un endroit par où les gens ont pris l'habitude de passer, la clôture avant longtemps, sera coupée. Ceci s'applique particulièrement dans les cas où la clôture oblige à faire un long détour. Vous avez vu les images de gens qui grimpent par-dessus la clôture. Nous attirons votre attention sur un programme ultérieur qui est relevé dans les transcriptions des programmes de télévision en annexe VII. Le 27 septembre 1978, soit tout de suite après le premier des programmes que vous avez vus, la clôture a été réparée et Pulse Probe a rapporté ce qui suit:

Nous avons vu un nouvel exemple surprenant de cette épidémie de détérioration de clôtures de chemin de fer dont nous vous avons parlé au programme Pulse hier soir. L'ingénieur de CP Rail pour la division de Montréal, Pat Leyne, avait prédit que la clôture, qui venait d'être réparée, serait détériorée dans les deux ou trois jours. Il se trompait: il ne fallut que quelques heures. La société CP Rail a découvert au début de la matinée que quelqu'un avait cisailé la clôture des deux côtés de la voie ferrée, le long du boulevard de Maisonneuve à l'intersection Grand. Les gens prennent ce chemin, plus de 50 chemins analo-

[Text]

man had crossed the tracks at mid morning the fence on the north side had already been repaired again. The man had to duck behind bushes and climb the barrier.

Unfortunately, fence cutting is a problem which cannot be expected to abate by itself, particularly if public attitude are typified by the leaders of the community which were interviewed in a newspaper article annexed as Appendix VIII, if you will.

From the February 21, 1979 issue of the *Toronto Daily Star* the article reads in part as follows, and I quote:

A dangerous pedestrian walk leading across railway tracks used by the North York community of 1,500 persons, should be eliminated, transportation committee decided yesterday.

That refers to North York.

It is used by residents of the Bayview-Silver Hill area, south of Highway 401 and west of Leslie St., "because the only other access to our community involves walking a mile south to Bannatyne Drive and Leslie Street", said Barbara Buckspan, President of Bayview-Silver Hill Community Association.

She said residents need to be armed with wire-cutters—to cut their way through fences—to get across the tracks to Sheppard Avenue via Leslie Street.

Joan McCord another member of this committee testified:

A few days ago my husband tore his pants doing just this, on his way to catch a GO train at the Oriole Station, she recalled. He had to come home and change into a pair of trousers and just barely caught the last GO train.

Mrs. Buckspan said that since the subdivision was developed about 15 years ago, we have become a community underserved and forgotten. Council should be ashamed to have let this happen.

Other sentiments which were voiced are that residents do not find it convenient to walk south to Leslie and then wait 45 minutes for a bus. Most pointedly perhaps, Mrs. Buckspan, the President of the Association says:

... that on Saturdays "droves of teenagers—and I mean droves"—cross the three sets of railway tracks to go to shopping centres in the Bayview-Sheppard Avenues and Fairview Mall areas. She said pedestrians are often chased by railway guards.

Gentlemen, what more need we do?

There are several other considerations of Bill C-227 which perhaps we would draw to your attention very, very briefly. First, we believe that the focus of the remedy suggested in Bill C-227 is far too narrow. We also suggest that unity of approach and identity of key players is vital. For example, we believe it can be easily achieved if you look for example at the

[Translation]

gues, comme raccourcis. Des équipes de réparation du Canadien Pacifique ont été promptes à réagir aujourd'hui. Lorsque cet homme a traversé les voies au milieu de la matinée, la clôture du côté nord avait déjà été réparée. L'homme a alors dû se cacher dans des buissons, et grimper pardessus la barrière.

Malheureusement, ce problème de détérioration des clôtures ne se résoudra pas de lui-même, certainement pas s'il faut considérer comme caractéristique des attitudes du public, les réponses des chefs de la communauté à l'interview publié dans un journal et figurant à l'appendice VIII.

Cet article publié dans le *Toronto Daily Star* du 21 février 1979 signale le fait suivant:

Un sentier piétonnier dangereux, qui traverse la voie ferrée qui est utilisée par environ 1500 personnes de la communauté de North York, devrait être fermé. Ainsi en a décidé hier un comité des transports.

Ceci s'applique à North York.

Il est utilisé par des résidents de la région de Bayview-Silver Hill, au sud de la Nationale 401 et à l'ouest de Leslie Street, «car la seule autre route qui mène à l'agglomération fait faire un détour d'un mille au sud à Bannatyne Drive et à Leslie Street» écrivait Barbara Buckspan, présidente de l'Association communautaire de Bayview-Silver Hill.

Elle déplore que les résidents doivent se munir de cisailles pour se frayer un chemin par la clôture, pour traverser la voie et se rendre à Sheppard Avenue par Leslie Street.

Joan McCord, un autre membre du comité, a déclaré:

Il y a quelques jours, mon mari a déchiré son pantalon en essayant de grimper par-dessus la clôture, pour prendre un train GO à la gare d'Oriole. Il a dû revenir à la maison pour changer de pantalon et il a attrapé le dernier train GO de justesse.

M^{me} Buckspan a dit que depuis que le quartier a été construit il y a une quinzaine d'années, nous sommes une communauté négligée, et nos services sont insuffisants. Le conseil devrait avoir honte de laisser une telle chose se produire.

D'autres opinions se sont fait entendre: les résidents trouvent inconfortables d'avoir à se rendre à pied à la rue Leslie, et d'avoir à attendre l'autobus pendant 45 minutes. M^{me} Buckspan, présidente de l'Association, fait remarquer bien à propos:

... que le samedi «les bandes de jeunes» et j'entends littéralement les bandes—traversent les trois voies ferrées pour se rendre dans les centres commerciaux des avenues Bayview-Sheppard et Fairview Mall. Les piétons se font souvent chasser par les gardiens des voies ferrées.

Messieurs, est-il besoin d'en dire davantage?

Il existe plusieurs points du Bill C-227 sur lesquels j'aimerais, très brièvement, attirer votre attention. Tout d'abord, nous croyons que le remède préconisé dans ce bill est beaucoup trop limité en portée. Nous pensons aussi qu'il convient d'adopter une approche commune, et de préciser quelles sont les autorités en cause. Nous croyons que ceci serait réalisable

[Texte]

note at level crossings which are presently areas where federal, provincial and municipal endeavours are being carried forward.

• 1630

We believe that all those who are involved in the problem should be involved in its solution. Therefore, this implies that the private sector, the municipalities, civic groups, community groups, the railways and especially the three levels of government all have to take a very active role prior to any sort of resolution or solution being made. We would also draw to your attention the fact that perhaps the proposal in Bill C-227 is somewhat redundant in that the railways have for a great number of years had a program and a policy of co-operating fully with all municipalities where and when they came to us or asked for our aid in erecting chainlink fencing. We have contributed, pursuant to a fixed formula, and as far as we know no reasonable request on the part of any municipality has ever been turned down. Even if the municipalities say that they have been ill-treated, we would draw to your attention that the municipalities are not without recourse.

The Canadian Transport Commission published a report two years ago entitled, *Pedestrian Safety at the Railway Right-of-Way*. We commend this report to the members; you could perhaps read it at your leisure. However, we would draw your attention to the fact that the commission has indicated that it feels the powers which are sought to be conferred upon it by this bill are in fact now enjoyed by it. Reference is made to Sections 227.(1)(g) and (1) of the Railway Act.

Also, importantly, we would draw your attention to the fact that "railway" is not defined. It comes to be defined pursuant to the Railway Act; as such, only federally regulated railways will come within the purview of this legislation. This, we contend, is deficient. There are many provincial railways which operate through cities which will not be covered, and indeed a large number of passenger train and commuter train services are not covered. We would suggest that the operations of commuter trains—which are significant during rush hours by bodies such as TATOA, the Toronto Area Transit Operating Authority—would become matters of extreme importance to be considered by anybody or any person wishing to deal with this problem of trespassing.

We would only very briefly touch upon the question of cost. It is difficult to discuss a matter such as how much a remedy will cost when the subject matter of the legislation in fact deals with the question of preventing, or helping to prevent, the loss of life and limb. These matters are of course beyond measure in any conventional sense of that word. However, it is important that the committee be aware of what the financial implications of this bill are. The estimated current cost of installing chainlink fencing six feet in height is \$54,560 per

[Traduction]

dans le cas des passages à niveau sur lesquels portent les efforts actuels des autorités municipales, provinciales et fédérales.

Nous pensons que tous ceux qui sont impliqués dans ce problème devraient être impliqués dans sa solution. Par conséquent si l'on veut trouver une solution il faut que le secteur privé, les municipalités, les groupes municipaux, les groupes communautaires, les chemins de fer et particulièrement les 3 niveaux de gouvernement assument un rôle actif dans la recherche de cette solution. Nous vous faisons aussi remarquer que ce bill C-227 qu'on propose constitue quelque chose de superflu. En effet, les chemins de fer depuis bien des années ont un programme et une politique qui leur permettent de collaborer totalement avec toutes les municipalités lorsqu'elles se présentent à nous et nous demandent notre aide pour ériger des clôtures de grillage. En effet nous avons apporté notre contribution selon une formule fixe dans ce cas et autant que je sache, nous n'avons jamais refusé de demandes raisonnables de la part d'une municipalité. Même dans les cas où les municipalités prétendent avoir été mal traitées, j'attirerais votre attention sur le fait que les municipalités ne sont pas sans avoir des recours.

La Commission canadienne des Transports a publié, il y a deux ans un rapport sur la sécurité des piétons aux emprises de chemin de fer. Nous recommandons la lecture de ce rapport aux membres du Comité; peut-être pourrez-vous le lire dans vos temps libres. Toutefois nous attirons votre attention sur le fait que la Commission a indiqué qu'elle pensait que les pouvoirs qui sont demandés ici se trouvent déjà fournis aux articles 227(1)(g) et (1) de la Loi sur les chemins de fer.

Nous voulons aussi attirer votre attention sur le fait que «chemins de fer» n'est pas défini. Les chemins de fer ne sont définis qu'au titre de la Loi sur les chemins de fer et par conséquent il n'y a que les chemins de fer réglementés par le gouvernement fédéral qui dépendront de cette loi. Nous prétendons qu'il y a là une lacune car il a y beaucoup de chemins de fer provinciaux qui traversent les villes et qui ne seront pas sujets à cette loi et il y a aussi beaucoup de trains de banlieue qui ne sont pas sujets à cette loi. Au cas où il y aurait infraction, nous prétendons qu'il serait extrêmement important que des organismes ou que des gens qui veulent traiter de ces infractions puissent mettre en cause des organismes comme la TATOA c'est-à-dire l'administration des transports dans la région de Toronto qui fournit d'importants services aux voyageurs de banlieue.

Nous voulons brièvement traiter de la question des frais. Il est difficile de discuter d'une question de ce genre c'est-à-dire du coût de la prévention, grâce à la loi, de la perte de la vie ou d'un membre. Cela n'est pas facile à calculer. Toutefois, il est important que le Comité soit conscient des répercussions financières de ce bill. Les frais pour l'installation de clôtures de grillage pour une clôture de 6 pieds de haut sont de \$54,560 par mille ce qui doit être doublé pour chaque mille d'emprise vu que les deux côtés doivent être clôturés.

[Text]

lineal mile, which can be at least doubled for every mile of railway right of way, given that both sides must be fenced.

If we can look at the top side, the term, "municipality" is not defined, perhaps—and we do not know—intentionally so. Therefore, in many province like Ontario the entire provinces may well come to be covered by one municipality or other and thus the entire railway right of way may in theory come to be required to be fenced. CP Rail has some 16,500 miles of track. We are looking at an expenditure of \$1.815 billion.

We do not, however, anticipate that all railway right of way will come to be fenced. The sums involved, however, are still horrendous. One estimate would put the expenditures involved at figures in the order of \$213 million on CN Rail and \$136 million on CP Rail. Bill C-227 must be considered unreasonable in this respect inasmuch as it expects expenditures of such magnitude to be borne by the municipalities and by the railways alone. From the point of view of the railways, we can tell you frankly that it is beyond the financial capabilities of the railways.

• 1635

During the nineteen eighties for example, the capital forecast for the two major railways called for expenditures in excess of \$14 billion. We do not need to remind this committee of the difficulties in the western part of this country and the requirement for double tracking, and the construction of new tunnels through the Rockies in order that grain and other export commodities move to market. The funding for our capital programs is a matter of major concern to both companies, whose collective ability to sustain capital programs through self-generated funds is under greater than normal pressures at this time. We would also submit that it is inequitable to suggest that the municipalities and especially the railways should come to bear the proportion of cost which is called for here.

In particular, we would suggest that the railways have a national presence. We operate in all provinces and territories of this country. As such, we come in contact with and have to deal with a large number of municipalities. Although the expenditure that might be called for by any particular municipality may, in terms of this capital budget, come to be considered as minor, cumulatively the effect on the railways will be horrendous. We would suggest perhaps that this committee recognize, as Parliament and the various regulating bodies have recognized to date, that the duties and responsibilities of the railways on a national scale are of prime importance.

As indicated earlier, the problems of urbanization are not ours and were not caused by us. We would draw your attention, for example, to the Railway Grade Crossing Fund where this has been particularly well reflected. Eighty per cent of the cost of grade separation is borne by the federal government. The balance of the cost is shared: 15 per cent by the road authority involved, whether it is provincial or municipal, and 5 per cent by the railway involved. Similarly for the installation of automatic protection at highway crossings, where 80 per

[Translation]

Nous constatons aussi que le mot «municipalité» n'est pas défini peut-être, et nous n'en savons rien, intentionnellement. Par conséquent, dans beaucoup de provinces comme l'Ontario toute la province peut bien être prévue dans le cas d'une municipalité ou d'une autre et tout le système d'emprise ferroviaire en théorie pourrait devoir être clôturé. Le Canadien Pacifique dispose de 16,500 milles de voies ferrées et cela causerait des dépenses de l'ordre de \$1.815 milliards.

Nous ne nous attendons pas cependant à ce que l'on soit obligé de clôturer toutes les emprises ferroviaires mais de toute façon les sommes impliquées sont effarantes. D'après certaines prévisions, les dépenses seraient de l'ordre de \$213 millions pour le CN et de \$136 millions pour le CP. Le bill C-227 peut être considéré dans cette optique comme non raisonnable si on s'attend à ce que les municipalités et les chemins de fer supportent des fardeaux aussi importants. Du côté des chemins de fer, nous pouvons dire franchement que ceci dépasse nos possibilités financières.

Au cours des années 80, par exemple, les prévisions de capital dans le cas des deux principales sociétés de chemins de fer, dépassaient 14 milliards de dollars. Nous n'avons pas besoin de rappeler au Comité toutes les difficultés qu'on a eues dans l'Ouest du pays et les exigences de voies doubles et de construction de nouveaux tunnels dans les montagnes Rocheuses afin de transporter le grain et d'autres produits vers les marchés. Pour nos deux sociétés, le financement de nos programmes d'immobilisation est quelque chose d'essentiel car la possibilité d'obtenir nous-même des fonds de financement sont taxés plus qu'en temps normal. Nous prétendons aussi qu'il est injuste de prétendre que les municipalités et particulièrement les chemins de fer doivent supporter cette proportion des frais dont il est question ici.

Particulièrement, nous faisons remarquer que ces chemins de fer sont présents partout dans toutes les provinces et territoires du Canada et à ce titre nous avons à traiter avec un très grand nombre de municipalités. Même si les dépenses dans le cas d'une municipalité en particulier au point de vue budget d'immobilisation puissent être considérées comme peu importantes, la totalité de toutes les dépenses constituera pour les chemins de fer une charge effarante. Le Comité devrait peut-être reconnaître, comme le Parlement et les différents organismes de réglementation l'on reconnu jusqu'ici que les fonctions et les responsabilités des chemins de fer au niveau national sont d'une importance primordiale.

Comme je l'ai indiqué plus tôt, les problèmes d'urbanisation ne sont pas de notre ressort et nous n'en sommes pas responsables. Nous attirons votre attention par exemple sur le budget consacré aux croisements étagés aux passages à niveau qui est particulièrement significatif dans ce cas. Quatre-vingt pour cent des frais en rapport avec les croisements étagés sont assumés par le gouvernement fédéral et le reste est partagé en une proportion de 15 p. 100 qui relève de la voirie impliquée, que ce soit provincial ou municipal, et 5 p. 100 qui relève des

[Texte]

cent is funded by the Grade Crossing Fund and the balance is shared: 12.5 per cent by the highway authority and 7.5 per cent by the railway. We believe such a procedure would be far more equitable, bearing in mind the obligations of the railways nation-wide as imposed by the law. We again reiterate that we feel an approach that calls for the interaction and the involvement of all parties concerned is particularly called for.

As well, although it has been stated on several occasions that this bill cannot call for the direct expenditure of funds by the federal government, or by the provinces obviously, we would suggest that both senior levels of government will come to expend funds for the erection of chain link fencing. This is a matter of common sense perhaps, if you want to call it that. The railways are run as enterprises; costs which we bear must be recovered. Both senior levels of government are heavily involved in the provision of commuter and passenger services in this country. The costs of increasing fencing must be, as is any cost of operation, charged to the traffic carried by the railways. As such, all rates for the carriage of traffic will rise and, like and shippers, the senior levels of government will have to bear their fair share.

We would make the following recommendations.

First, we would very strongly recommend the establishment of a committee to study fully the causes and solutions to problems in this area. Such a committee should consist of representatives from all levels of government and the railways, as well as the general public, private groups, community groups and other bodies or parties involved and interested in the subject of public safety on railway rights of way. We would indicate at this juncture that the first tentative steps towards the establishment of such a committee are not in the distance, and "airy fairy". They have been taken already. A meeting of a multi-party group was held on December 2, 1980, which meeting many of you must undoubtedly be aware of. The group was brought together on a somewhat informal basis. However, it is important to recognize the significance of such a gathering. However faltering and tentative these first steps have been, the foundation has been laid for meaningful dialogue between all the parties interested in, an necessary for, a proper solution to the problem of trespassing on a railway.

• 1640

This is an achievement that the present government and the immediately past government can, and should, be justly proud of. The momentum that has been gained should not be lost, however, and inertia should not be allowed to set in. It is a matter worthy of the full nonpartisan support and encouragement of everyone to see that all steps necessary to preserve and to advance the gains already made shall be taken.

[Traduction]

chemins de fer impliqués. De même pour les installations de protection automatique aux passages à niveau, 80 p. 100 sont financés par la caisse des passages à niveau et le reste est partagé entre l'autorité de la voirie pour 12.5 p. 100 et la société des chemins de fer pour 7.5 p. 100. Nous pensons que cette procédure serait beaucoup plus juste, compte tenu des obligations nationales qu'ont les chemins de fer à assumer et qui sont imposées par la loi. Nous répétons à nouveau que pour régler ce problème il faut que toutes les parties impliquées s'en occupent.

Même si ceci a été dit en plusieurs occasions, je crois que ce bill ne peut pas obliger le gouvernement fédéral ou les provinces à engager des dépenses directes, nous prétendons qu'aux deux niveaux supérieurs du gouvernement on sera obligé de dépenser de l'argent pour ériger ces clôtures de grillage. Il s'agit là d'une question de bon sens si vous voulez l'appeler ainsi. Les chemins de fer sont gérés comme les autres entreprises et les frais que nous supportons doivent être en rapport avec les recettes. Les deux niveaux supérieurs du gouvernement sont déjà impliqués grandement dans la fourniture de services voyageurs et le service de banlieue au Canada. Les frais résultant de ces clôtures supplémentaires doivent, comme tout frais d'exploitation, être imputées aux opérations effectuées par les chemins de fer. A ce titre, tous les tarifs de transport devront être relevés, dans le cas aussi de toutes les expéditions il faudrait relever les tarifs et les niveaux supérieurs de gouvernement devront assumer leur juste part de ces frais.

Nous voulons présenter les recommandations suivantes.

Tout d'abord, nous recommandons fermement qu'on établisse un comité qui étudie de façon approfondie les causes et les solutions en rapport avec ces problèmes. Un tel comité devrait comprendre des représentants de tous les niveaux de gouvernement et des compagnies de chemins de fer ainsi que des représentants du public, des groupes privés, des groupes communautaires et de tous les autres organismes ou parties impliquées et intéressées à la sécurité du public dans le cas des emprises ferroviaires. A ce stade, nous indiquerons qu'il ne s'agit pas là d'une vue de l'esprit et qu'on a déjà pris des mesures pour établir un tel comité. Le 2 décembre 1980, un groupe multi-partite s'est réuni et vous êtes certainement au courant de ce fait. Le groupe se réunit de façon quelque peu officieuse; toutefois, il ne faut pas minimiser l'importance de cette réunion. Bien que les premiers pas aient été hésitants et mal assurés, il y a maintenant une fondation à un dialogue significatif entre les parties intéressées et dont la participation est nécessaire au règlement approprié du problème que constitue le passage illégal sur le terrain des chemins de fer.

C'est une réalisation dont le gouvernement actuel et le gouvernement immédiatement antérieur peuvent et doivent être fiers. Néanmoins, il ne faut pas perdre l'élan actuel et on ne doit pas permettre à l'inertie de s'installer. Cette question mérite un appui complet non partisan et l'encouragement de tous afin que soient prises toutes les mesures nécessaires afin de préserver les gains déjà réalisés et d'en promouvoir d'autres.

[Text]

We would also hope, as our second recommendation, that such a body might come to suggest—and that municipalities and provinces will, of their own initiative and prior to any such suggestion, so ensure—that appropriate land use controls are put into place to prohibit residential and commercial development alongside railway lands. At the very least we would suggest, and in any event it should be required, that new development of any kind proceed only on the condition that fully adequate and safe vehicular and pedestrian access over railway rights of way is provided.

Third, we would suggest that funding for grade separation projects and crossing protection be increased. It is obvious that grade separations, in and of themselves, are desirable. They decrease and facilitate and work towards the improvement of the general safety on a railway right of way, inasmuch as they reduce the incidence of train-car collisions. They also, it should be noted, provide safe walkways for the pedestrians.

In the context of Bill C-227, we feel the number of pedestrian walkways needs to be increased, whether they are grade-separated or whether they are in fact just a step in the right direction—that is, the provision of fixed, protected, standardized and formalized crossings of a right of way.

Fourth, while the foregoing actions will serve to decrease the actual need, or the perceived need, to trespass, much remains to be done, particularly with respect to the perceived need to trespass on the part of both adults and children. Adults must be made aware of the fact that their refusal to walk the extra block of two is done at the peril of their own lives and the lives of their children, who doubtless will come to imitate their actions. Children, on the other hand, must be dissuaded from the view that railways and railway yards are fun places to play.

Our experience would indicate that substantial improvement in the problem of trespassing can be achieved only through programs aimed at fostering public awareness and education in the home, at formal institutions such as schools, and in the workplace. Both railways at present have safety education programs sponsored by their respective police departments, which consist of continuing presentations, lectures, audio-visual demonstrations, pamphlets, news bulletins, and so on. These are directed to schools, playground, civic groups, snowmobile clubs and other such organizations whose members might be involved in trespassing activities.

Mr. Chairman, we have brought with us several examples of the type of materials and posters that are distributed and used—for example, a rather bleak admonition of the prospect of death on a railway right-of-way.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Every member who wants to come to the table and look at the posters is welcome.

Mr. Wysocky: Thank you, Mr. Chairman.

[Translation]

Nous osons espérer également, et c'est notre deuxième recommandation, qu'un tel organisme pourrait éventuellement proposer et que les municipalités et les provinces de leur propre chef et même avant qu'une telle proposition leur soit soumise agiront, de façon à s'assurer que des mécanismes appropriés de contrôles de l'utilisation des terrains soient mis en place afin d'interdire les projets résidentiels et commerciaux le long des terrains des voies ferrées. Pour le moins, on devrait exiger que toute réalisation de travaux soit subordonnée à la création d'accès parfaitement satisfaisants et sûrs pour les véhicules et les piétons par-dessus les emprises de voies ferrées.

Troisièmement, il faudrait augmenter les subventions accordées pour la construction de croisements étagés ou de passages améliorés pour piétons et véhicules. L'étagement des routes et voies ferrées est souhaitable. En effet, cela permet de promouvoir la sécurité générale par-dessus les emprises de voies ferrées en diminuant directement la fréquence des accidents entre les trains et les automobiles et d'autre part en fournissant des voies de passage sûres aux piétons.

Dans le contexte du Bill C-227, nous estimons qu'il est essentiel d'augmenter le nombre de passages sûrs, qu'il s'agisse de croisements étagés ou même, ce qui est un pas dans la bonne direction, de passages à niveau protégés normalisés et officiels.

Quatrièmement, même si les mesures précédentes arrivaient à diminuer le besoin réel de transgression des interdictions de pénétrer sur les emprises, il resterait beaucoup à faire pour dissiper le besoin perçu par les adultes et les enfants de transgression. Il faut bien faire comprendre aux adultes qu'en refusant de parcourir quelques centaines de verges supplémentaires, ils prennent une décision au péril de leur vie et de celle de leurs enfants qui imiteront leurs actes. Il faut, par ailleurs, empêcher les enfants de continuer de croire que les gares et les emprises de voies ferrées sont des endroits idéaux pour s'amuser.

Notre expérience nous porte à croire que le problème des pénétrations sur les voies ne peut être sérieusement combattu que par le biais de programmes d'information du public, de tous les intéressés à la maison, dans les établissements officiels tels que les écoles et au travail. Les deux compagnies de chemins de fer ont des programmes de sensibilisation aux problèmes de sécurité qu'organisent leurs services de police respectifs qui se composent de présentations permanentes, de conférences, de présentations audio-visuelles, de brochures, de bulletins, etc. Ils s'adressent aux écoles, aux terrains de jeu pour les enfants, aux groupes communautaires, aux clubs de motoneiges et à tout autre organisme de ce type dont les membres pourraient transgresser les interdictions de pénétrer sur la voie.

Nous vous avons apporté des exemples d'affiches qui rappellent que l'on met sa vie en péril lorsque l'on s'engage sur l'emprise d'un chemin de fer.

Le président suppléant (M. Deniger): Tous les députés qui désirent s'approcher de la table pour voir ces affiches sont invités à le faire.

M. Wysocky: Merci, monsieur le président.

[Texte]

Our efforts in this area are, however, naturally limited by time and economic constraints. We would suggest, however, that this is one area in which the committee that is to be formed can become extremely active, particularly in the exposure of it and the material, and manpower to be devoted to it.

In addition, "Operation Life-Saver", which I am sure Mr. Beaupré, who is the chairman of the Railway Association of Canada, will be able to answer questions on, should you have any, would suggest that "Operation Life-Saver" can be and should be expanded. At present it is co-sponsored by Transport Canada and the Railway Association, and all the parties concerned have indicated at least an initial willingness to expand the program. It is to be hoped that such a development will take place in the very near future.

• 1645

Lastly, and with some hesitation, perhaps, the railways would draw your attention to the provisions of the Railway Act which deal with trespassing and damage to railway property. These are Sections 359 and 391, respectively. These sections are clearly outdated and inadequate. We would suggest that an amendment be made to provide for an increase in the penalties which are called for under those sections, and perhaps the establishment of a minimum penalty, and that the enforcement be facilitated. Securing a conviction for trespassing on railway property is virtually impossible today, and when and if it is secured, is of little if any deterrent value, given the insignificance of the fine, if any, which may come to be levied. It may well be that, as in the case of the imposition of a relatively financially painful parking fine, a person who is contemplating a transgression of what he considers to be really a minor sort of a law, will be given cause to think.

Our conclusions, if I may go to the conclusions directly, are as follows. We would submit that, based on our experience with fencing to date, Bill C-227, if it is passed into law, will impose significant financial and practical burdens without tangible result. We believe the standing committee should have as its utmost concern the matter of public safety upon Canada's railways, and we believe to deploy funds for the erection of fencing in the manner proposed by the bill is to deny funds to other projects which have a much higher return in safety. It is the submission of the railways that the return in safety through the erection of chain-link fencing will be minimal, for the reasons which we have advanced, but the cost to Canadian railways, which in turn would be a cost of Canada and the public in general, can come to be an exceedingly large sum. We believe the public interest would be better served through the deployment of funds into more positive areas of safety, such as projects designed to promote greater safety at level crossings in Canada, where the incidence of death and injury is substantially higher.

Improved fencing does have a recognizable value in some areas, and thus the railways will continue their policies. We hereby undertake to do so, publicly and on the record. We will

[Traduction]

Nos efforts dans ce domaine sont naturellement limités par des contraintes de temps et d'argent. Cependant, c'est un domaine dans lequel le comité permanent dont on propose la création pourrait devenir très actif, particulièrement sur le plan des présentations, des documents publiés et du personnel.

En outre, on peut et on doit étendre «L'Opération gare aux trains» au sujet de laquelle, je suis persuadé que M. Beaupré, le président de l'Association des chemins de fer du Canada, pourra répondre à vos questions, si vous en avez, donc «L'Opération gare aux trains» peut et doit être étendue. À l'heure actuelle, cette activité est coparrainée par Transports Canada et par l'Association des chemins de fer du Canada et toutes les parties intéressées se sont au moins montrées disposées à étendre le programme. On espère que cette étape sera franchie dans un proche avenir.

Enfin, avec une certaine hésitation peut-être, nous aimerions attirer votre attention sur les dispositions de la Loi sur les chemins de fer traitant du non-respect des interdictions de pénétrer sur la voie et des dégâts causés aux biens des compagnies de chemins de fer. Il s'agit des articles 359 et 391 respectivement. Ces articles sont dépassés et insuffisants. Nous proposons donc qu'ils soient modifiés de façon à augmenter les pénalités prévues en provoquant peut-être une pénalité minimum, et à faciliter l'application du règlement. Prendre quelqu'un en flagrant délit pour un cas de pénétration sur les installations des compagnies des chemins de fer est pratiquement impossible à l'heure actuelle et lorsque cela se produit, n'a que peu de conséquence en raison de l'insignifiance de l'éventuelle amende perçue. Il se peut fort bien que, comme dans le cas du stationnement illégal, une forte amende arrive à dissuader une personne de commettre ce qu'elle considère comme une infraction mineure.

Nos conclusions, si vous me permettez d'y passer directement sont les suivantes. Il nous semble, fondé sur votre expérience en matière de clôtures, que le Bill C-227, s'il était adopté, imposerait une charge considérable sur le plan financier et pratique aux compagnies, sans résultat tangible. Nous croyons que le comité permanent devrait, avant tout, se préoccuper de la sécurité du public en ce qui a trait aux chemins de fer du Canada, et nous croyons qu'en consacrant les fonds requis par le programme d'érection de clôtures proposé, on retirerait des fonds indispensables à d'autres projets, source d'améliorations beaucoup plus importantes de la sécurité. Les compagnies de chemins de fer estiment donc que les avantages à retirer sur le plan de la sécurité de l'érection de clôtures grillagées serait minime pour les raisons déjà avancées: pourtant, ce programme coûterait aux compagnies de chemin de fer et par voie de conséquence au Canada en général, extrêmement cher. Nous croyons que dans l'intérêt public il serait préférable de consacrer ces fonds à d'autres domaines plus positifs de la sécurité, en particulier à l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau au Canada, où le cas d'accidents mortels ou non sont considérablement plus élevés.

L'amélioration des clôtures est une mesure valable dans certaines zones et c'est pourquoi nous poursuivrons notre politique en la matière. Nous nous y engageons publiquement.

[Text]

co-operate fully and contribute to the upgrading of fencing in those areas where it is required. We would urge, however, that fencing is not a panacea and it should not be considered as such. We very strongly urge that the recommendations which have been made earlier in this presentation should be followed and given effect.

In passing we would draw your attention to the fact that this committee, in fact Parliament itself, must take cognizance of and govern itself in accordance with national transportation policy, which has been stated in Section 3 of the National Transportation Act. It is included as Appendix 10 to our submission.

We would draw your attention in particular to two subsection of that section, subsection (a) and subsection (c). As much as Bill C-227 seeks to regulate the railways directly, we must recognize that:

3. It is hereby declared that an economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to protect the interests of the users of transportation and to maintain the economic well-being and growth of Canada, and that these objectives are most likely to be achieved when all modes of transport are able to compete under conditions ensuring that having due regard to national policy and legal and constitutional requirements

(a) regulation of all modes of transport will not be of such a nature as to restrict the ability of any mode of transport to compete freely with any other modes of transport;

Where the railways are required to assume a national duty, a burden if you will, in the higher national interest, if fencing is in fact to be considered a matter of higher national interest, we draw your attention to Section 3.(c) of the National Transportation Act, which states that:

(c) each mode of transport, so far as practicable, receives compensation for the resources, facilities and services that it is required to provide as an imposed public duty;

We would submit that the tremendous practical and financial burdens which are involved in the erection and maintenance of chain-link fencing should only be imposed on the railways if it is genuinely believed that a higher national policy interest is to be served thereby. Further, even should such be the case, the appropriate action by the federal government to give relief from these burdens must necessarily be part of their imposition. As Bill C-227 does not, and cannot, afford such relief to the railways, it should not, we would submit, be passed into law.

Notwithstanding the best intentions of the municipalities and the railways, and the enormous sums which may come to be expended in the furtherance thereof, the problem of public and, in particular, pedestrian safety on railway rights of way

[Translation]

Nous collaborerons entièrement à l'amélioration des clôtures aux endroits où cela est nécessaire. Nous vous prions instamment de tenir compte des recommandations que nous avons faites plus tôt au cours de notre présentation.

En passant, nous attirons votre attention sur le fait que le présent comité, et en fait le Parlement lui-même, doit prendre connaissance et se comporter conformément à la politique nationale sur les transports qu'on trouve à l'article 3 de la Loi nationale sur les transports. Nous l'avons inclus à l'annexe 10 de notre mémoire.

Nous attirons tout particulièrement votre attention sur deux alinéas de cet article, l'alinéa (a) et l'alinéa (c). Puisque le Bill C-227 cherche à régler directement les chemins de fer, il faut reconnaître que:

3. Il est par les présentes déclaré qu'un système économique, efficace et adéquat de transports utilisant au mieux tous les moyens de transports disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transports et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada, et que la façon la plus sûre de parvenir à ces objectifs est vraisemblablement de prendre tous les moyens de transports capables de soutenir la concurrence dans des conditions qui assureront, compte tenu de la politique nationale et des exigences juridiques et constitutionnelles,

a) que la réglementation de tous les moyens de transports ne sera pas de nature à restreindre la capacité de l'un d'eux de faire librement concurrence à tous les autres moyens de transport;

Dans la mesure où les chemins de fer sont appelés à jouer un rôle national, à assumer le fardeau de l'intérêt national, si les clôtures doivent être évidemment considérées comme une question du plus grand intérêt national, nous attirons votre attention sur l'alinéa 3c) de la Loi nationale sur les transports qui stipule:

c) que chaque moyen de transport soit, autant que possible indemnisé pour les ressources, les facilités et les services qu'il est tenu de fournir à titre de service public commandé;

Nous sommes d'avis que de lourds fardeaux d'ordre pratique et financier que représenteraient l'installation et l'entretien d'une clôture de grillage ne devrait être imposé aux chemins de fer que si l'on croit fermement que cette mesure est dans le plus grand intérêt national. En outre, même si c'était le cas, toute mesure du gouvernement fédéral pour soulager ce fardeau devra nécessairement faire partie de l'imposition. Puisque le bill C-227 ne prévoit ni ne peut prévoir cette forme d'aide aux chemins de fer, il ne devrait pas, à notre avis, prendre force de loi.

Sans égard aux meilleures intentions des municipalités et des chemins de fer, et aux dépenses considérables liées à leur promotion, nous sommes d'avis que le problème de la sécurité du public et des piétons en particulier le long de l'emprise

[Texte]

cannot be effectively remedied in the manner proposed by Bill C-227. We therefore very strongly urge this committee to recommend that it not be passed into law.

Thank you, Mr. Chairman and members.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Thank you for summarizing, or trying to summarize, your statement.

We have, so far, six names on our questioning list. If we may proceed as we did at the last meeting of this committee dealing with this bill and limit the questioning to 10 minutes each . . .

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

I wonder whether one of the witnesses could explain to me the obligation that currently exists with the railways under Section 214, which states fairly categorically that:

(1) The company shall erect and maintain upon the railway

(a) fences of a minimum height of four feet six inches on each side of the railway;

—and then it goes on. It is quite clear that the railways have not fulfilled, or complied with, that statutory provision.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Fox? Or someone else?

Mr. J. Fox: I will try to answer. I am sure that we do not have a good right-of-way fence in all locations on all our lines throughout Canada—I will admit that—for a variety of reasons.

Mr. Mazankowski: But you are obligated to do so by law.

Mr. J. Fox: That is correct. We are certainly obligated to do so by law and we attempt to keep our fence in as good a condition as we can.

Mr. Mazankowski: If you had complied with the law, we would not be having Bill C-227 before us right now, even though it is asking for a little higher fence. But if the problem is to get at the children, the pedestrians or kids who get on the track and get into trouble, a four-foot, six-inch fence would perhaps do a lot to curtail their activity, notwithstanding the fact that you have wire cutter and a few other things that you have shown.

Mr. J. Fox: I think, sir, if you are looking at, let us say, a toddler of up to maybe four or five years of age, I am inclined to agree with you. But beyond that, I think you will find that most children are quite capable of climbing over a four-foot, six-inch fence.

Mr. Mazankowski: But would you not agree that it would be a bit of a deterrent? We saw evidence presented by witnesses who appeared before this committee last week of places where there was absolutely nothing. There were absolutely no safeguards in built-up urban areas provided by the railways.

Mr. John S. Busby (Assistant to Chief Engineer, Canadian National Railways): If I might, sir?—John Busby, CN.

[Traduction]

d'une voie ferrée ne peut se régler de la façon proposée dans le bill C-227. Nous incitons donc fortement les membres de ce comité à recommander qu'il ne soit pas adopté.

Merci, monsieur le président, et membres du comité.

Le président suppléant (M. Deniger): Je vous remercie d'avoir essayé de résumer votre déclaration.

Notre liste d'intervenants contient maintenant six noms. Nous procédons de la même façon qu'à la dernière réunion du comité sur ce projet de loi, et si nous limitons les questions à 10 minutes par intervenant.

Monseigneur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Je me demande si l'un des témoins pourrait expliquer l'obligation prévue à l'article 214 qui stipule:

(1) La compagnie doit ériger et entretenir sur le parcours du chemin de fer

(a) des clôtures d'une hauteur minimum de 4 pieds 6 pouces de chaque côté de la voie;

et ainsi de suite. Il est donc clair que les chemins de fer n'ont pas toujours observé cette disposition législative.

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur Fox? Ou quelqu'un d'autre?

M. J. Fox: Je vais essayer de répondre. Je suis certain que nous n'avons pas de clôtures le long de l'emprise de nos voies ferrées partout au Canada—je l'avoue—et les raisons sont multiples.

M. Mazankowski: Mais est-ce que la loi ne vous oblige pas à le faire?

M. J. Fox: C'est exact. La Loi nous y oblige, et nous essayons de garder nos clôtures dans le meilleur état possible.

M. Mazankowski: Donc, si vous observiez la loi, nous ne serions pas saisis du bill C-227, même s'il concerne une clôture légèrement plus élevée. Mais si le problème est de protéger les enfants, ou les piétons qui vont sur les voies ferrées, une clôture de 4 pieds 6 pouces, pourrait certes les décourager de le faire, même si l'on tient compte des cisailles et autres instruments que vous nous avez montrés.

M. J. Fox: Je suis d'accord avec vous, monsieur, dans le cas d'un tout jeune enfant, mettons de 4 ou 5 ans. Mais les enfants plus âgés sont bien capables de grimper sur une clôture de 4 pieds, 6 pouces.

M. Mazankowski: Mais ne croyez-vous pas qu'une clôture les découragerait? Les témoins qui ont comparu devant ce comité nous ont parlé d'endroits, dans des régions urbaines, où les chemins de fer n'avaient prévu aucune protection.

M. John S. Busby (adjoint à l'ingénieur en chef, Chemins de fer nationaux du Canada): Si vous me le permettez, monsieur? Je suis John Busby, du CN.

[Text]

The standard plans, which are attached to the handouts, show our standard right-of-way fences. If you read them carefully, you will see that they are designed primarily for cattle and dumb animals only, they are not designed for people. The fence under discussion . . .

Mr. Mazankowski: So your rationale is that cattle do not normally wander around the streets of Hamilton, so you do not need a fence. Is that right?

Mr. Busby: I will let you decide that one.

Mr. Mazankowski: I am trying to rationalize your company's failure to provide adequate fencing. It does not really say anything about cattle, it goes on to describe the minimum requirements for cattle. I do not want to slight cattle, because in slighting cattle I would be slighting my good friend from Medicine Hat.

An hon. Member: Not to mention the people from Hamilton.

Mr. Mazankowski: We talk about outdated legislation and, of course, there may very well be some room for updating here. But the fact of the matter is that the minimum requirements have not been complied with by your companies. I suspect that members of this committee will look with some degree of suspicion upon your desire to further relieve yourself from the kind of protection that is envisioned in Mr. Collenette's bill. Mr. Collenette is getting the impression that I am supporting his piece of legislation—I will come at it from another direction a little later on.

• 1655

Mr. J. Fox: I wonder whether if I could say a word, sir?

In some instances, of which I do not know whether the members are aware or not, we do get relief from right-of-way fencing, particularly in those areas adjacent to a highway, and other areas such as that, where the municipalities, and so on, are in agreement. It could be—I do not know what you are looking at—that that might be one of them. I am only throwing that out as a suggestion, but we do have exemptions from right-of-way fencing in some areas of the country.

Mr. Mazankowski: You do leave the impression that you are very willing to provide fencing, as you are obligated to do. I can tell you from my experience as a member of Parliament for a number of years, that trying to get the railways in some areas to put up a fence, even to keep cattle off the track, is like pulling teeth. As a matter of fact, in the case of one of the companies—and I do not want to discriminate here—I am still waiting for a reply to a request that I made in Alberta for adequate fencing and I did not even get an acknowledgement of the letter. So to suggest, as this brief suggests, that you bend over backwards to provide fencing, I think is a bit of a misstatement of the facts. I wanted to mention that at the outset. I think the railways do not have, with all due respect, a good record of complying with the spirit of the Railway Act as

[Translation]

Les plans uniformisés que vous trouverez en annexe du document que vous nous avons remis montrent les clôtures uniformisées que nous installons le long des emprises. Si vous les regardez attentivement, vous constaterez qu'elles ont été conçues surtout pour les bestiaux et autres animaux et non pour les personnes. La clôture dont nous parlons . . .

M. Mazankowski: Par conséquent, comme les bestiaux ne se promènent habituellement pas dans les rues de Hamilton, vous n'avez pas besoin de clôture. Est-ce exact?

M. Busby: Je vous laisserai vous même trouver la réponse à cette question.

M. Mazankowski: Je suis simplement en train d'essayer de comprendre les raisons pour lesquelles votre société n'a pas posé de clôtures appropriées. La loi ne parle pas des bestiaux des bestiaux sauf pour mentionner les exigences minimales relatives aux bestiaux. Je ne veux pas dénigrer les bestiaux, car, se faisant, je dénigrerais mon ami de Medicine-Hat . . .

Une voix: Sans parler de la population de Hamilton.

M. Mazankowski: On parle de loi désuète et il y aurait sûrement lieu d'apporter des mises à jour ici. Mais le fait est que votre société n'a pas observé les exigences minimales. Je soupçonne que les membres du comité se méfient un peu de votre désir de vous dégager du genre de protection que prévoit le projet de loi de M. Collenette. M. Collenette a l'impression que j'appuie ce projet de loi—je m'y prendrai d'un autre angle un peu plus tard.

M. J. Fox: Puis-je dire quelque chose, monsieur?

Dans certains cas, et je ne sais pas si les membres du comité sont au courant, nous obtenons une dispense pour ce qui est des clôtures le long des emprises, surtout près d'une autoroute ou dans d'autres régions où nous obtenons l'assentiment des municipalités. J'ignore à quel cas vous faites allusion, mais c'est peut-être l'un d'entre eux. Je peux me tromper, mais le fait demeure que nous obtenons des dispenses pour ce qui est de la pose de clôtures le long d'emprises dans certaines régions du pays.

M. Mazankowski: Vous donnez certes l'impression que vous êtes tout à fait disposés à poser des clôtures si vous êtes obligés de le faire. Je peux vous dire, d'après mon expérience à titre de député depuis un certain nombre d'années, qu'il est extrêmement difficile d'essayer d'obtenir que les chemins de fer posent des clôtures dans certaines régions, même si c'est pour empêcher les bestiaux d'accéder à la voie ferrée. En fait, dans le cas d'une société, j'attends toujours une réponse à la demande que j'ai faite en Alberta, relativement à la pose de clôture et on n'a même pas accusé réception de ma lettre. Donc, maintenir, comme vous le faites dans ce mémoire, que vous faites votre possible pour poser des clôtures, est une fausse représentation des faits. Je voulais le dire dès le début. Je pense que les chemins de fer n'ont jamais été très disposés, sauf votre

[Texte]

it applies to the provision of adequate fencing. You have the right to disagree with that conclusion.

Mr. J. Fox: I do disagree with you to a point. I do not think we do it to circumvent the law, or anything like that, intentionally. I think there are other circumstances that come into the picture. For instance, I can cite numerous locations, if you like, where we have to maintain a fence adjacent to highways, or city streets, or town streets, and every winter when the town plows come down we do not have a fence anymore. How often do you have to rebuild a damn fence? Let us be reasonable about it. You build it today and tomorrow it is torn down. It gets to the point where it gets damn provoking. I am sure if you had that kind of fence you would feel the same way. Those are some of the things we are faced with.

An hon. Member: You bill the city for it.

Mr. J. Fox: Hell, you will not get any money out of the city.

Mr. Mazankowski: I do not think that kind of vandalism occurs in the rural areas.

Mr. J. Fox: You do not get it in farm areas to the same extent.

Mr. Mazankowski: That is right.

That leads me into the second point, and on this point I agree with your submission, that is the global approach to the total area of safety with respect to railroads and pedestrian rights of way, the need to address the problem in a more global fashion. I think, I agree, that it involves the three levels of government. I am not sure whether any of you are familiar with the attempt to establish a tripartite committee, which was initiated under our government, to deal with the whole question of pedestrian rights of way, and to deal with the question of fencing, and to deal with the question of trespassing in order to come up with a global policy, which would cover the whole country, and perhaps come up with a cost-sharing formula, something along the lines of the rail grade crossing fund, or the signal-light fund, and to identify the real problem areas. I do not think it is necessary to have this kind of protection throughout the 16,000 miles of line, but I think with the establishment of a committee representing all levels of government, and representing the railways and other interested groups, it would be possible to identify those problem areas and deal with the problem from that approach, rather than the *ad hoc* approach that we see here in Mr. Collenette's bill. And if the railways are going to pay as much attention to the revised edition of the Railway Act as they have in the past, then we are really not going to achieve anything. So, I wonder; if the spirit is not going to be lived up to, then we are really not making any progress.

• 1700

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Do you want to comment on that, Mr. Fox?

Mr. J. Fox: I certainly agree with all your comments, except the latter ones. As I said before, we do not deliberately go out

[Traduction]

respect, à observer l'esprit de la Loi sur les chemins de fer, en ce qui concerne la pose de clôtures. Mais vous pouvez ne pas être d'accord avec cette conclusion.

M. J. Fox: Je suis en désaccord avec vous jusqu'à un certain point. Mais laissez-moi vous dire que si nous contournons la Loi, nous ne le faisons pas intentionnellement. Il faut tenir compte d'autres facteurs. Par exemple, je peux vous citer plusieurs endroits où nous entretenons des clôtures près d'autoroutes, ou de rues, et à la fin de l'hiver, après que les chasse-neige sont passés, les clôtures ont disparu. Combien de fois doit-on reposer une clôture? Soyons raisonnables. Nous la posons un jour et le lendemain, elle disparaît. C'est très frustrant. Je suis certain que si vous faisiez face au même problème, vous réagiriez de la même façon. Ce sont là certains des problèmes auxquels nous avons à faire face.

Une voix: Vous pouvez toujours envoyer la facture à la municipalité.

M. J. Fox: Il est impossible d'obtenir de l'argent des municipalités.

M. Mazankowski: Je ne pense pas que ce genre de vandalisme se produise dans les régions rurales.

M. J. Fox: Non, pas dans la même mesure.

M. Mazankowski: C'est exact.

Et cela m'amène à aborder une deuxième question, à savoir, l'opportunité d'adopter une approche plus globale à la question de la sécurité des piétons dans le contexte des emprises de chemins de fer, et là-dessus, je suis d'accord avec votre mémoire. Je conviens que cela concerne les trois paliers de gouvernement. Je ne suis pas sûr si vous êtes au courant de nos efforts pour établir un comité tripartite, une initiative de notre gouvernement, pour régler toute la question des droits de passage des piétons, des clôtures et des interdictions de passage, pour mettre au point une politique globale pour l'ensemble du pays, et peut-être même éventuellement arriver à une formule à coûts partagés comme la caisse des passages à niveau ou la caisse des feux de signalisation et cerner les problèmes réels. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de prévoir ce genre de protection le long des 16,000 milles de voies ferrées, mais je pense que l'établissement d'un comité des trois paliers du gouvernement et de représentants des chemins de fer et d'autres groupes intéressés, permettrait de déceler les régions où il y a des problèmes et de trouver une solution. Il me semble que cette approche serait plus souhaitable que celle que propose le projet de loi de M. Collenette. Et si les chemins de fer tiennent autant compte de cette édition révisée de la Loi sur les chemins de fer qu'ils l'ont fait dans le passé, nous n'arriverons à rien. Par conséquent, je me demande si l'esprit n'y étant pas, il n'y aura aucun progrès de fait.

Le président suppléant (M. Deniger): Est-ce que vous voulez apporter des remarques, monsieur Fox?

M. J. Fox: Je suis d'accord avec toutes vos remarques sauf la dernière. Comme je l'ai dit précédemment, nous ne cher-

[Text]

to break the law. We know what the law is and it is our responsibility to maintain our fences. We certainly attempt to do that but, at times, we just cannot keep up with all the work we have to do on fences along with all the other work we have to do.

Mr. Mazankowski: We do not deliberately go out and speed either, nevertheless, we are breaking the law. My statement is made in that context. Could I have just one more question? Mr. Chairman, we have this bill before us and I know Mr. Collenette is anxious to get it passed. Nevertheless, if it is not adequate legislation, I would rather it not pass in haste. Certainly I am not opposed to any step towards facilitating and improving safety, but there is no one here from the government; well at least the minister is not here, although perhaps the parliamentary secretary is authorized to make statement on his behalf. I am not sure. Before we get too deep into the subject matter of this piece of legislation, I think it is incumbent upon the government to state where it stands, first of all, on the principle of this bill. It should state whether in fact the work of the tripartite committee that was established under our government is going to continue and whether in fact the government of today sees that as a more practical and proper vehicle to address this very important question, rather than going the route of the simple piece of legislation that we have here. So I wonder whether Mr. Bockstael is in a position to say, or if we can expect a statement with respect to the government's position on this particular bill.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): If I may comment, although I am just the acting chairman, I have to say that what you have said makes a lot of sense to me. I wonder whether the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport is in a position to maybe answer the query of Mr. Mazankowski.

Mr. Dionne (Chicoutimi): Mr. Chairman, I was reserving the opportunity to make a statement at the conclusion of the meeting or after the others have put forth their questions for the information they are seeking.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): If I may ask, would that statement be that of a witness of the committee? Or would you be making your statement in the form of questions to the witnesses here? I am not sure if I understood.

Mr. Benjamin: I can see where that could shorten the meeting if it is a good statement.

Mr. Scott (Hamilton-Wentworth): On a point of order, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Scott.

Mr. Scott (Hamilton-Wentworth): On that point, we could save a lot of time this afternoon if the committee would agree unanimously to hear the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport in terms of the government's attitude toward this bill, as opposed to sitting here until 6 o'clock and then listening to his input.

Mr. Collenette: On a point of order, Mr. Chairman, I am not a member of the steering committee of this committee, but

[Translation]

chons pas délibérément à violer la loi. Nous connaissons la loi et nous avons pour responsabilité de maintenir en bon état nos clôtures. Nous nous efforçons très certainement d'agir ainsi mais il y a des moments où nous ne pouvons pas faire tout le travail que nous avons à faire et mener nos autres opérations.

M. Mazankowski: Nous ne cherchons pas délibérément à faire de la vitesse, mais néanmoins nous violons la loi. Ma déclaration est faite dans ce contexte. Puis-je poser une dernière question? Monsieur le président, ce bill nous a été présenté et je sais que M. Collenette désire qu'il soit adopté. Toutefois, si cette loi n'est pas suffisante, je préférerais qu'on ne se presse pas de l'adopter. Je ne suis pas contre le fait qu'on prenne des mesures pour améliorer la sécurité mais il n'y a personne ici du gouvernement, tout au moins pas de ministre pour répondre à ces questions; peut-être que le secrétaire parlementaire a le droit de faire des déclarations au nom du ministre, mais je n'en suis pas sûr. Avant que nous approfondissions cette loi, je crois qu'il incombe au gouvernement d'indiquer sa position au sujet du principe du bill. Le gouvernement devrait indiquer si en fait le travail du comité tripartite que nous avons créé sous notre gouvernement va continuer et si, en fait, le gouvernement actuel considère que ce comité est un moyen convenable pour s'occuper de cette question fort importante au lieu de s'en remettre simplement à cette loi que nous avons ici. Je me demande donc si M. Bockstael est en mesure de nous dire quelle est l'attitude du gouvernement dans le cas de ce bill.

Le président suppléant (M. Deniger): Si vous me permettez d'indiquer quelque chose, bien que je ne sois que président suppléant, je dirais que ce que vous avez dit me paraît fort raisonnable. Je me demande si le secrétaire parlementaire du ministère des transports est en mesure de répondre à la question posée par M. Mazankowski.

M. Dionne (Chicoutimi): Monsieur le président, j'attends la fin de la séance ou après que les autres membres du comité auront présenté leurs questions pour faire une déclaration.

Le président suppléant (M. Deniger): Si vous permettez, je vous demanderai si cette déclaration sera faite à titre de témoin au comité ou si vous présenterez votre déclaration sous forme de question posée aux témoins ici? Je ne suis pas certain d'avoir bien compris.

M. Benjamin: Je pense que ceci pourrait, s'il s'agissait d'une bonne déclaration, raccourcir la séance.

M. Scott (Hamilton-Wentworth): J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur Scott.

M. Scott (Hamilton-Wentworth): Je dirais à ce sujet que nous pourrions économiser beaucoup de temps cet après-midi si le comité était d'accord à l'unanimité pour entendre le secrétaire parlementaire du ministère des Transports indiquer quelle est l'attitude du gouvernement dans le cas de ce bill. Il serait préférable d'agir ainsi plutôt que de siéger jusqu'à 18 h 00 puis d'entendre sa déclaration.

M. Collenette: J'invoque le Règlement, monsieur le président, car je ne suis pas membre du comité de direction de ce

[Texte]

Mr. Mazankowski is. I would have thought that those members of the steering committee would have apprised themselves of the situation that a bill does not get through second reading unless the government is acquiescing in some way in its passage. I would hope that even though the committee has not planned for it, the Minister of Transport or Mr. Bockstael, as his representative, would give department's position. But for someone to say, Look, let us hear the department's position and we can save ourselves a lot of time, is a gross insult to me as the person bringing that bill here.

Finally, I certainly reserve the right after sitting through a submission of an hour of some of the most distorted presentation I have heard in my years as a member of the Transport Committee going back to 1974. Yet I, as the mover of this bill, cannot extensively question those people before the minister comes to them.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): I will stop this argument. I say that we have the witnesses here. We will hear them. Once we finish hearing them, then we will come to that at that time. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I must say that I appreciated some of the questions which Mr. Mazankowski has asked and then this last comment of Mr. Collenette's. I recall the film that was shown to us by the Municipality of Hamilton-Wentworth. We looked at the state of repairs of what was there, just the 4-foot 6-inch fences that were required under the law. I do not accept the railway's protestations about how good a job they do on it. They were a boar's nest. They would not even keep out a dumb animal, let alone a human being.

• 1705

The other thing, Mr. Chairman, is that over the last 15 or 20 years, the decrease in maintenance of way, and the maintenance generally of rights of way by the railroads is just appalling. They have people who travel up and down, would you believe, on the highway, and go in and clean the snow or the gravel out of a crossing. Once in a while a road-master goes down the track after a train goes by to see if there is a broken rail or a sun kink or something but little, other than that. You look at what is left of snow fences, and the 4-foot 6-inch fences where you have not been relieved, and the state of repair of those is just abysmal. All you have to do is ride the train, or drive along the highway beside the track, to see it for yourself.

Now Mr. Chairman, I sympathize with the railways in terms of public attitudes and what-not in this country. I know that in Europe where I spent 15 days on a Eurorail pass in 5 different countries, and most of their rights of way are not fenced and those are electrified lines, not diesel lines. But people there seem to be much more obedient or more safety conscious, or a combination of both, and I appreciate the problems that any common carrier has in the transportation industry. There is no question about that. And I agree that there should be a concerted effort by railroads, and all the

[Traduction]

comité mais M. Mazankowski est membre de ce comité. J'avais cru que les membres du comité de direction savaient qu'un bill qui a subi la deuxième lecture a reçu de quelque façon l'approbation du gouvernement. J'espère que même si le comité ne l'a pas prévu, le ministre des Transports ou M. Bockstael, à titre de représentant, nous indiquera la position du ministère. Mais qu'on me dise: «Écoutons la position du ministère et nous pourrions économiser beaucoup de temps», ceci m'insulte grandement du fait que j'ai présenté ce bill ici.

En fin de compte, je me réserve certainement ce droit après avoir entendu pendant une heure certains des exposés les plus déformés que j'ai jamais entendus depuis 1974, au cours de mes années passées à titre de membre du comité des Transports. Mais à titre de parrain du bill, je ne puis remettre en cause ce que me disent ces personnes avant que le ministre vienne.

Le président suppléant (M. Deniger): Pour mettre fin à cet argument, je dirais que les témoins sont ici et que nous allons les entendre. Une fois que nous en aurons terminé avec les témoins nous en reviendrons à cette question. Monsieur Benjamin vous avez la parole.

M. Benjamin: Monsieur le président, je dirais que j'ai apprécié certaines des questions que M. Mazankowski a posées et aussi cette dernière remarque de M. Collenette. Je me souviens d'un film qui nous avait été montré par la municipalité d'Hamilton-Wentworth. Nous avons vu l'état des réparations de ce qu'on trouvait là, c'est-à-dire de ces clôtures de 4 pieds 6 pouces. Je n'accepte pas ces prétensions des chemins de fer sur l'excellent travail qu'ils ont fait dans ce cas. Il est évident que ces clôtures n'auraient même pas pu arrêter un animal stupide et pas non plus une personne.

L'autre question, monsieur le président, c'est qu'au cours des 15 ou 20 dernières années, la détérioration des services d'entretien des voies et de façon générale des emprises ferroviaires est tout simplement effrayante. Il y a des gens qui se rendent, croyez-le ou non, par la route pour aller enlever la neige ou le gravier au passage à niveau, et, de temps en temps, il y a un chef voyer qui suit la voie après qu'un train a passé pour voir s'il y a un rail brisé ou abîmé quelque part. Mais on ne fait pas grand chose d'autre que ce que je viens de dire. Dans les cas, regardez ce qui reste des pare-neige et des clôtures de 4 pieds 6 pouces et l'état dans lequel ces clôtures se trouvent est tout simplement effrayant. Tout ce qu'il vous faut c'est prendre le train, ou suivre la voie ferrée et vous pourrez constater vous-même ce qu'il en est.

Monsieur le président, je suis tout à fait d'accord avec ce que disent les chemins de fer de l'attitude du public, etc., au Canada. Je sais qu'en Europe, où j'ai passé 15 jours avec une Europass, à voyager dans cinq pays différents, la plupart des emprises ne sont pas clôturées et pourtant il s'agit là de lignes électrifiées, et non pas de lignes de diesel. Mais les gens là-bas semblent être beaucoup plus obéissants et beaucoup plus conscients des questions de sécurité, ou semblent être obéissants ou conscients des questions de sécurité. J'apprécie quels sont les problèmes que rencontrent les transporteurs publics, dans ce

[Text]

transportation industry on all levels of government and public education and everything else.

But I do not think the railways can slough off the intent of this bill. Take the trouble to read the explanatory note where all it says is that it just empowers the CTC "... to order the construction of ... chain-link fences ...". So to suggest in your brief that, all of a sudden, they are going to order chain-link fences on 22,000 miles of railway track on Canadian Pacific, for example, is just sheer nonsense. That is neither the intent of the bill, nor would it be applied in that way even if it was the intent. It just would not be applied. It could not be done and would not be done. I think that is reaching fairly long and fairly hard to find a reason to keep this bill out.

There is mention made in the brief about an example of the sharing of costs on a fixed formula. What is the way's view, let us say, if the CTC ordered 6 miles of chain-link fence, 3 miles on either side of a track through downtown Hamilton or anywhere else? What is your view of the share cost, the fixed cost, of such an order?

Mr. J. Fox: Do you mean at the present time?

Mr. Benjamin: Yes. Based on the experience you have had in the past. You tell us about all the co-operation there has been. What has been the formula for sharing of costs?

Mr. J. Fox: What we have been following in the past, and I believe Canadian National follows the same premise, is that we will pay up to the cost of a standard right-of-way fence as specified by the Railway Act.

Mr. Benjamin: What is the difference between a 4-foot 6-inch fence that you normally put up and a 6-foot chain-link fence per yard or per mile or whatever?

Mr. J. Fox: In terms of a fence mile; okay?

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. J. Fox: Your 6-foot chain-link fence, a gauge, is of the order of \$54,560 per fence mile, and a standard 4-foot 6-inch woven, 7-strand, wire fence is some \$8,700 per fence mile.

Mr. Benjamin: All right. So in that case then, the municipality would bear the burden of \$46,000.

Mr. J. Fox: Roughly that; yes.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, that brings me to something that hinges on this. The whole application of the Grade Crossing Fund has been starved; I have seen it take 28 months to finally get some lights in at a crossing, and there had to be a few people killed first before it was finally achieved. So what occurs in this area, which I think should be the responsibility of federal and provincial governments as well as railways and municipalities? This is such a broad area of responsibility; it cannot be allocated to just one or two. And I am certainly not pleading the railway's case of poverty. If they can find a

[Translation]

domaine. Je suis d'accord pour dire que les chemins de fer devraient faire un effort concerté avec la collaboration de toutes les entreprises de transport, de tous les niveaux de gouvernement et qu'il faudrait éduquer le public, etc ...

Mais je ne pense pas que les chemins de fer puissent se dispenser de se conformer à ce qui est indiqué dans ce bill. Prenez la peine de lire les notes explicatives, et vous verrez qu'il y est indiqué qu'on donne les pouvoirs à la Commission canadienne des transports d'ordonner la construction de clôtures de grillage ... Donc, de prétendre dans votre mémoire que tout d'un coup, on donne l'ordre d'établir des clôtures grillagées sur 22,000 de voies ferrées pour le Canadien Pacifique, par exemple, c'est tout à fait insensé. Ce n'est pas là l'intention du bill, et ceci ne serait pas appliqué, même si c'était l'intention du bill. Ceci n'est pas réalisable, et je crois que c'est chercher une raison bien loin, que d'invoquer cette raison bien loin, que d'invoquer cette raison pour refuser ce bill.

On mentionne dans le bill un exemple de frais partagés ou de formule fixe, aussi j'aimerais savoir, quel serait dans le cas où la Commission canadienne des transport donnerait l'ordre d'établir 6 milles de clôtures de grillage, 3 milles de clôtures de grillage, 3 milles de chaque côté d'une voie ferrée, qui passe par Hamilton ou ailleurs, quel serait, à votre avis, l'ordre des dépenses selon une formule de coûts partagés ou de coûts fixes.

M. J. Fox: Est-ce que vous voulez dire à l'heure actuelle.

M. Benjamin: Oui. D'après votre expérience, dites-nous quelle a été la collaboration qui vous a été fournie et quelle a été la formule utilisée pour le partage des frais?

M. J. Fox: Dans le passé, je crois que CN s'est basé sur le même hypothèse, c'est-à-dire qu'il payera un montant tel que prévu pour une clôture normale d'emprises telles que prévues pour la Loi sur les chemins de fer.

M. Benjamin: Quelle est la différence entre une clôture de 4 pieds 6 pouces de hauteur, que vous érigeriez normalement et une clôture de grillage de 6 pieds ... quelle est la différence de prix par milles ou autres?

M. J. Fox: Par mille de clôture ...

M. Benjamin: Oui.

M. J. Fox: Pour votre clôture de grillage de 6 pieds, d'écartement des voies neuf, le prix serait de environ \$54,560 par mille de clôture et dans le cas d'une clôture de 4 pieds 6 pouces de toile métallique, de sept fils, le prix serait de \$8,700 environ par mille de clôture.

M. Benjamin: D'accord. Dans ce cas, la municipalité assumerait \$46,000.

M. J. Fox: Oui, environ.

M. Benjamin: Monsieur le président, ceci m'amène à un problème connexe. Je voudrais parler de ce problème—ce problème de la caisse des passages à niveau où il a fallu 28 mois pour enfin obtenir des feux de circulation à ces passages à niveau et où il a fallu un certain nombre de personnes soient tuées avant qu'on en arrive à faire quelque chose. Donc ce qui se produit dans ce secteur je le crois devrait tomber sous la responsabilité du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux ainsi que les chemins de fer et des municipalités. Il s'agit d'un domaine si vaste de responsabilités qu'on ne peut

[Texte]

couple of hundred million dollars to buy shopping centres in California, I find it a little difficult to feel sorry for them. But at the same time, to be fair about it, it is a responsibility that is so broad it should be borne by all concerned, and that is all levels of government as well as the railroads, so let us hope that the parliamentary secretary will take the message back to the minister the next time we get some estimates instead of moving funds out of grade crossing, or not spending grade crossing fund money in the name of restraint; that they cease to do that.

• 1710

There is one other point I would like to make, Mr. Chairman. But, first, before I do that, when we are talking about grade crossings it seems to me also that here, both municipalities and railroads would be quite happy if there was a great deal more done on pedestrian overpasses and underpasses at commonly-used railway crossings. Even when they are trespassing, people keep using the same shortcut. So a pedestrian overpass, even of wood construction, probably would be less costly than a chain-link fence.

On the other hand, Mr. Chairman, may I close by just saying that, in the state of the economy and the way the government is running things, and the amount of unemployment ahead, we should maybe have no trespass, and the railways should leave boxcar doors open for all the guys and girls nowadays who are going to want to ride the rods. But there are no rods under boxcars any more. However, I think the bill is now enough and, certainly, can be considered only as just one of many things which need to be done. It is now enough, and certainly would not be applied in the massive way that the railways are frightened about. It is worthy of passing, if for nothing else than as one of many steps that have to be taken. Thank you, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Thank you Mr. Benjamin. Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Thank you very much Mr. Chairman. In retrospect and notwithstanding my previous comments, I am glad that the witnesses did present their case at length, because I believe there are some very startling assumptions made in that presentation which I would like to challenge at subsequent meetings. It is quite obvious from the kind of presentation that we have had here today from the railways that liberations on this bill will not be a simple matter and that we will be here for some time. I propose to come back at subsequent meetings, Mr. Chairman, and question the witnesses for the railways at length.

It is rather interesting, Mr. Chairman, that we have a joint submission by the two major railways. I hear Mr. Benjamin say: "So much for competition!" I think some of the issues raised by the railways in response to this bill get at the very heart of transportation policy, the very heart of transportation philosophy in this country, and especially as it pertains to the railways. There were some startling assertions made by Mr. Wysocky as to the nature of railway development and, indeed, the nature of the development of the country. The argument,

[Traduction]

pas rendre une ou deux parties responsables de tout. Je ne prétends certainement pas que les chemins de fer sont trop pauvres puisqu'ils peuvent trouver des centaines de millions de dollars pour acheter des centres d'achat en Californie, mais je trouve qu'il faut se montrer juste et que cette responsabilité est si grande qu'elle devrait être assumée par toutes les parties intéressées et tous les niveaux de gouvernement en plus des chemins de fer. Espérons donc que le secrétaire parlementaire transmettra ce message à son ministre et que la prochaine fois qu'on nous présentera un budget, qu'on arrête de retirer des fonds de cette caisse des passages à niveau au nom des restrictions.

Il y a aussi autre chose dont je voudrais parler, monsieur le président, mais tout d'abord lorsque nous parlons de passages à niveau, il me semble que les municipalités et les chemins de fer aimeraient beaucoup qu'on s'occupe d'établir des passages souterrains ou des passages aériens dans le cas où ces passages à niveau sont très utilisés. Les gens prennent toujours les mêmes raccourcis aussi, il me semble qu'on pourrait établir des passerelles même de bois et que ce serait moins coûteux que des clôtures de grillage.

D'autre part, monsieur le président, je terminerai en disant que dans l'état actuel de l'économie et de la façon dont le gouvernement s'occupe des affaires, et compte tenu du chômage, peut-être qu'il faudrait supprimer ces interdictions et permettre que les wagons couverts aient leurs portes ouvertes afin que tous les jeunes gens puissent en profiter pour faire un tour gratuit. Toutefois, je crois que ce bill suffit et peut être considéré comme quelque chose de nécessaire. Ce bill suffit pour l'instant et il ne s'appliquerait pas certainement de cette façon massive comme le craignent les chemins de fer. Il me semble que ce bill est digne d'être adopté ne fut-ce qu'à titre de mesures nécessaires à prendre. Merci, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Deniger): Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Collenette.

M. Collenette: Merci beaucoup, monsieur le président. Pour revenir en arrière et nonobstant mes précédentes remarques, je dirais que je suis heureux que les témoins aient plaidé longuement leur cause car il me semble qu'il y a des hypothèses tout à fait étonnantes dans cet exposé et que j'aimerais contester lors de séances ultérieures. Il est tout à fait évident d'après le genre d'exposé que nous ont fait aujourd'hui les chemins de fer, que les délibérations se rapportant à ce bill vont traîner encore quelque temps. Je suis prêt à revenir pour d'autres séances, monsieur le président, afin de poser des questions aux témoins représentant les chemins de fer.

Il est intéressant de faire remarquer, monsieur le président, que nous avons eu ici un exposé conjoint des deux principales compagnies de chemins de fer et j'ai entendu M. Benjamin dire: «Voilà pour ce qui en est de la concurrence». Et je crois que certaines des questions soulevées par les chemins de fer dans le cas de ce bill touchent le cœur de la politique même des transports et de notre conception des transports au Canada particulièrement dans le domaine ferroviaire. M. Wysocky a fait des remarques très étonnantes au sujet de l'expansion des

[Text]

for example, that the railways were here first and so, therefore, in 1981 we have no social obligation whatsoever to provide even for a chain-link fencing is an assertion I cannot accept and one I would hope we could delve into.

Mr. Wysocky talks about the fact that municipalities have not been very co-operative in the past in terms of zoning. I think he has a point. But he then goes on to assert that the railways virtually have no obligation whatsoever to deal with the modern reality. We have a Railway Act which I have been informed, because I was not sure of the year in which it was originally passed in terms of major modifications, goes back to 1906. It is quite obvious that if discussion on this bill does nothing else, and even if this bill does not succeed in this committee, the discussion on this bill will show that the Railway Act is completely out of date and completely does not match the social and economic needs of present-day Canada.

• 1715

The presentation made a very damaging assertion which I think I would like to criticize right off the bat, and I thank Mr. Mazankowski, notwithstanding his reservations, and Mr. Benjamin, for pointing it out. This bill will simply be providing a mechanism for municipalities in the country to apply to the Canadian Transport Commission to determine whether or not chain-link fencing should be directed. I think it ill behooves the railways to assert, as Mr. Wysocky did, when he was talking about the costing, that we are into billions and billions of dollars of cost. On page 8 of the railway submission, in the case of CP Rail, for example, 16,500 miles of right-of-way would entail some \$1.815 billion of initial construction costs. Mr. Chairman, to put that in the submission is either evidence of sloppy work on the part of the railways or evidence of gross contempt for the members of this committee, in that we would be deliberating a bill that would seek to saddle the railways with a cost which obviously they could not bear. So I want to underline that point.

I have a couple of questions before I go on. I have made copious pages of notes, and I will give notice to the witnesses that I hope they will be back, because I am not going to let them get off the hook. I feel a bit like David against Goliath. To use the phrase of the Prime Minister, from time to time I feel quite exhilarated by the whole approach, and I am sure other members of this committee will as well, because—Mr. Mazankowski can correct me—very rarely do we get the railways before committee on something so specific. We have them generally with the estimates, but I think the scope of this bill is very wide, even though the subject matter is very narrow. I submit, Mr. Chairman—and I will leave this up to you to consult your procedural counsel on—that we really can talk about the whole concept and nature of the railways in Canada and about the adequacy of the present Railway Act to modern needs.

[Translation]

chemins de fer et en fait de l'expansion du Canada. Il prétend par exemple que les chemins de fer existaient les premiers et que par conséquent nous n'avons pas en 1981 d'obligations sociales à fournir des clôtures de grillage; c'est une déclaration que je ne puis accepter et j'espère qu'on pourra en discuter de façon plus approfondie.

M. Wysocky indique que les municipalités n'ont pas beaucoup collaboré pour les questions de zonage dans le passé et je crois que là il a raison mais ensuite il prétend que les chemins de fer n'ont aucune obligation de s'occuper de ce qui se passe dans le moderne et alors je ne suis pas d'accord. Nous avons une Loi sur les chemins de fer qu'on me dit dater de 1906 au point de vue modifications importantes qui ont été apportées. Aussi je crois que les discussions faites au sujet du bill que nous avons ici même si elles ne réussissent pas dans le cas du bill lui-même, démontreront que la Loi sur les chemins de fer est tout à fait démodée et ne répond aucunement aux besoins socio-économiques du Canada à l'heure actuelle.

L'exposé contenait des affirmations très dangereuses que j'aimerais commencer par critiquer, et je tiens à remercier M. Mazankowski, malgré ses réserves et M. Benjamin de me les avoir signalées. Ce projet de loi fournira tout simplement des mécanismes aux municipalités leur permettant de demander à la Commission canadienne des transports de décider s'il faut construire des clôtures de grillage. Or, j'estime qu'il ne convient pas aux chemins de fer d'affirmer comme l'a fait M. Wysocky au sujet de l'établissement des coûts, que nous avons des milliards et des milliards de dollars de coûts à assumer. À la page 8 du mémoire, il est dit que dans le cas de CP Rail, par exemple, la construction de clôtures sur 16,500 milles d'emprise de voie entraînerait des coûts de construction initiaux de 1.815 milliards de dollars. Monsieur le président, le fait que cela figure dans le mémoire indique soit du travail bâclé de la part des chemins de fer, soit un mépris assez évident des membres de notre Comité, en ce sens que nous allons discuter d'un projet de loi qui cherchera à imposer des frais aux chemins de fer que ces derniers ne seront pas en mesure d'assumer. Je tiens donc à attirer votre attention sur ce fait.

J'ai aussi deux questions à poser. J'ai pris beaucoup de notes et j'espère que les témoins reviendront devant nous car je n'ai pas l'intention d'en démordre. Je me sens un peu comme David devant Goliath. Cependant, pour reprendre une expression du premier ministre, de temps à autre, je me sens tout à fait ravi à la perspective de tout cela, et je suis certain que d'autres membres le seront aussi car, et M. Mazankowski me corrigera si je fais erreur, il est très rare qu'on fasse comparaître les représentants des chemins de fer au sujet de quelque chose d'aussi précis. D'habitude, ils témoignent lors de l'étude des prévisions budgétaires; quoi qu'il en soit, la portée de ce projet de loi est très vaste même si le sujet dont nous sommes saisis est très circonscrit. Monsieur le président, tout en me remettant à vous et aux consultations que vous pourrez effectuer auprès de votre conseiller, je suis d'avis que nous sommes vraiment en mesure de discuter de toute cette idée, de la nature des chemins de fer au Canada et de la Loi sur les

[Texte]

My first question for the witnesses, then, is to ask them whether or not they asked the Minister of Transport or the Department, or both, whether or not—or at least informed the minister of their views ahead of time. Did they express their views on this bill some months ago when they knew this bill was likely to come up?

Mr. Wysocky: If I might perhaps address the question—I do not know whether we can answer the specifics of the question on this particular bill, but inasmuch as this particular bill is a reincarnation of a number of previous bills of very similar nature, the views of the railways have been made known to the minister and to the department on a number of occasions previously. In particular, on this bill, a telex was sent yesterday to the minister informing him of our views, very summarily.

Does that answer your question, which I am not sure I understand the point of?

Mr. Collenette: Perhaps you are unaware of the way things operate with private member's bills in Parliament. Private member's bill do not get to the committee stage unless there is some acquiescence on the part of the government. Generally there is an all-party agreement. It is very rare for us to be sitting here with 10 or 12 members of Parliament, dealing with this subject matter, if the government does not have the intention of allowing the bill to go through.

• 1720

I would like to know whether or not the government contacted the railways some months ago when this bill was likely to come up for discussion. As the initiator of this bill, I can inform you that I have lobbied, obviously strenuously, with the minister and his officials and have asked what the chances are of this bill being accepted, and I assume they would at least have gone to the railways and asked for their opinion.

Mr. Wysocky: From what you have said, Mr. Collenette, it would appear you have the ear of the minister far more than we do. Why do you not inquire of him? As far as I know, we have not been requested by the minister in the most recent reincarnation of this bill, no. I would undertake, however, to do research on the subject, and should I uncover something like that, I will inform you.

Mr. Collenette: I will ignore the insult in the answer, but I would ask, Mr. Chairman, that the witnesses respectfully search out whether or not the department advised them that this bill was coming forward and advised them that the minister and the government would acquiesce to its passage.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): I think that is a good request. I would also add to the department or the minister, the CTC, among those who might have communicated.

Mr. Collenette: Yes.

[Traduction]

chemins de fer afin de voir si elle répond à nos besoins modernes.

En guise de première question, j'aimerais savoir si les témoins ont demandé leur avis soit au ministre, soit au ministère, soit encore aux deux, ou s'ils ont tout au moins informé le ministre d'avance, de leur avis sur la question. Ont-ils fait connaître leurs idées sur ce projet de loi il y a quelques mois lorsqu'ils savaient que ce texte législatif serait probablement étudié?

M. Wysocky: Si vous permettez, j'ignore si nous pouvons vous répondre en détail au sujet de ce projet de loi mais dans la mesure où il constitue un avatar de nombre d'autres projets de loi antérieurs lui ressemblant beaucoup, les chemins de fer ont pu faire connaître leur avis au ministre et au ministère à déjà quelques reprises. Au sujet de ce projet de loi-ci, on a envoyé un télex hier au ministre, le renseignant brièvement sur nos idées sur la question.

Cela répond-il à votre question, dont je ne comprends d'ailleurs pas très bien la raison?

M. Collenette: Peut-être n'êtes-vous pas au courant de la façon dont fonctionnent les bills privés au Parlement. Ces projets de loi n'atteignent pas l'étape des comités à moins que le gouvernement n'y consente. En général, tous les partis sont d'accord. Il est très rare que dix ou douze députés siègent en comité pour étudier un tel sujet si le gouvernement n'a pas l'intention de permettre l'adoption du projet de loi en question.

J'aimerais savoir si, oui ou non, le gouvernement est entré en contact avec les chemins de fer il y a quelques mois parce qu'il était question que l'on discute du projet de loi. En tant que parrain de ce bill, je suis en mesure de vous dire que j'ai travaillé très fort, j'ai exercé des pressions auprès du ministre et de ses hauts fonctionnaires et que j'ai demandé qu'elles étaient les chances qu'on l'accepte. Je suppose donc qu'ils ont dû s'adresser aux services ferroviaires pour avoir leur avis sur la question.

M. Wysocky: D'après vos propos, M. Collenette, vous semblez avoir beaucoup plus facilement accès au ministre que nous. Pourquoi ne vous renseignez-vous pas auprès de lui? A ma connaissance, il ne nous a pas consultés au sujet de cette dernière incarnation du projet de loi, non. Cependant, je ferai des recherches là-dessus et si je découvre quelque chose, je vous en informerai.

M. Collenette: Je passerai sous silence le côté injurieux de votre réponse mais, monsieur le président, je demanderai que les témoins fassent des recherches afin de savoir si le Ministère les a avisés du fait que ce projet de loi serait débattu et que le Ministre et le gouvernement étaient disposés à le voir adopter.

Le président suppléant (M. Deniger): Cela me paraît approprié. De plus, à part le Ministère ou le ministre, j'ajouterai la Commission canadienne des transports au nombre de ceux qui auraient pu communiquer avec vous.

M. Collenette: Oui.

[Text]

Perhaps I am not being too explicit. The point of it is that the railways have obviously gone to a lot of expense to come here today in an eleventh-hour attempt to stop a private member's bill which they believe tramples on their integrity as private companies.

An hon. Member: No, on their pocket-books.

Mr. Colletette: The implication is, of course, their pocket-books.

I would like to know why they have not made their views known more fully; because look, this bill could have been talked out at second-reading stage. But I know from talking with people in the department that it was the government's intention to allow this to come to committee, and I thank Mr. Mazankowski and Mr. Benjamin, as the official critics for their parties, notwithstanding the way they may vote ultimately, for allowing this to come to committee to have a detailed discussion.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Mazankowski, on a point of order.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, so that there is no misunderstanding, Mr. Colletette should also be aware that allowing this bill to proceed to committee stage for further study does not necessarily mean we accept the package holus-bolus.

I think as you are well aware, Mr. Colletette, our preference was to go the other route; and we still have some very strong feelings about that. As a matter of fact, in the course of the committee proceedings you might be enlightened sufficiently to modify your proposal and join forces with the initiatives we took as a government, which seem to be supported by all witnesses who have appeared before this committee, to embark upon the tripartite approach and to take a more global approach towards the resolution of this.

What I really want to say, Mr. Chairman, is that we as members clearly have the right to acquiesce or object as the universe unfolds and as the information becomes available.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): That is it, Mr. Colletette, for your time.

Mr. Colletette: Did that come out of my time?

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Your time had expired before.

Mr. Colletette: Thank you, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): But as you are the sponsor of the bill, I will let you have a final comment.

An hon. Member: Certainly.

Mr. Colletette: No, no. Mr. Chairman, I have said to you. I intend to come back at subsequent meetings with a more detailed critique of the railways' position, and I think it is only fair that we hear from other members.

[Translation]

Peut-être ne suis-je pas assez clair. Là où je veux en venir, c'est que les chemins de fer se sont donnés beaucoup de mal pour témoigner aujourd'hui, à la 11^{ème} heure afin de bloquer un bill privé, qui leur paraît porter atteinte à leur intégrité en tant qu'entreprises privées.

Une voix: Non, porter atteinte à leur portefeuille.

M. Colletette: Cela est bien sûr sous-entendu.

J'aimerais savoir pourquoi ces services n'ont pas fait connaître leur avis de façon plus poussée car ce projet de loi aurait pu faire l'objet de longues discussions lors de la deuxième lecture. Cependant, sur la foi de conversations que j'ai eues avec les fonctionnaires du Ministère, j'ai su que le gouvernement avait l'intention de permettre que la question soit renvoyée au Comité, ce dont je remercie d'ailleurs MM. Mazankowski et Benjamin, les critiques officielles de leur parti, même compte tenu de la façon dont ils vont probablement voter.

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur Mazankowski, rappel au Règlement.

M. Mazankowski: Monsieur le président, pour éviter tout malentendu, M. Colletette doit aussi savoir que le fait que le projet de loi puisse être renvoyé au Comité pour un examen plus poussé ne signifie pas nécessairement que nous l'accepterons intégralement tel quel.

M. Colletette, vous n'ignorez sans doute pas que nous aurions préféré procéder de l'autre manière et que nos convictions sont encore très fermes sur ce sujet. De fait, il se peut qu'au fur et à mesure que ce déroulent les travaux du Comité, votre lanterne soit éclairée et que vous décidiez de modifier votre proposition et de vous joindre aux initiatives gouvernementales, qui semblent avoir rapporté l'adhésion de tous les témoins ayant comparu jusqu'à présent. J'entends par là que vous pourriez adopter l'approche tripartite, laquelle est plus globale pour résoudre les problèmes dont nous sommes saisis.

Monsieur le président, là où je voulais vraiment en venir, c'est que, en tant que députés, il ne fait pas de doute que nous avons le droit d'accepter les propositions ou de nous y opposer, au fur et à mesure que les choses évoluent et que les renseignements nous parviennent.

Le président suppléant (M. Deniger): M. Colletette, votre temps de parole est écoulé.

M. Colletette: Est-ce que cette dernière intervention en faisait partie?

Le président suppléant (M. Deniger): Vous avez déjà épuisé votre temps avant celle-là.

M. Colletette: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Deniger): Toutefois, étant donné que c'est vous le parrain du projet de loi, je vais vous laisser avoir le dernier mot.

Une voix: Certainement.

M. Colletette: Non, non. Monsieur le président, je vous ai déjà dit que j'ai l'intention d'intervenir à nouveau lors de réunions ultérieures et d'y faire une critique plus détaillée de la position des services de chemins de fer. D'ici là, j'estime que ce n'est que justice de permettre aux autres de s'expliquer.

[Texte]

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Scott.

Mr. Scott (Hamilton-Wentworth): Thank you, Mr. Chairman. I will be brief, because I am a little upset about the procedure here, or to least the route we appear to be going; the academic route we appear to be going with this bill. At the very outset we had the railways say the railways are not in favour of the bill. Now, just before we adjourn, prior to 6.00 o'clock, we are to hear a statement from the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Not necessarily. That is when we have finished with these witnesses. That is understanding.

• 1725

Mr. Scott (Hamilton-Wentworth): We are to hear a statement eventually from the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport. It would be staggering, it would be hard to believe, that the ministry would violently disagree with the railways about the principle of this bill. So I repeat what I said earlier. It would have saved a lot of time if we could have heard what the Government of Canada's attitude is toward this bill before we get into detailed discussion.

Nevertheless, I have said before, and I will say again, I applaud the principle of the bill. Lives are at stake here. It is a tremendously important problem. But it is a very difficult one to get a handle on how to deal with it. It envisions tremendous cost. That is a fact of life.

Speaking about facts of life, I should also comment, Mr. Chairman, that I found very fatuous, in an otherwise excellent presentation, the statement one of the witnesses made about the fact, as he put it, the problems of urbanization are not theirs and were not caused by them. Well, that is denying the realities of 1981, in my view. Airlines can say the problems of urbanization were not caused by them, but airlines and the Transport Ministry do have to reflect the increased urbanization and increased population and they have to respect and adjust to a changing world. It is my strong feeling that the railways should take no less responsibility.

But as my colleague from Vegreville has said, this is a very global kind of an issue, and I think we have to approach it with caution. If we do have to wait until after the witnesses are finished their testimony—or when we can get the statement from Mr. Bockstael, I hope his statement will address and give a very clear and direct indication that the Government of Canada is prepared to set up the tripartite committee, the multi-party committee, which involves, in the case of Hamilton, four levels of government: the federal, the provincial, the regional, and the municipal. I would hope there would be a very clear signal from Mr. Bockstael on this railway-crossing matter, which as Mr. Mazankowski has pointed out, is a much more global one than the bill addresses, and in his statement

[Traduction]

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur Scott.

M. Scott (Hamilton-Wentworth): Merci monsieur le président, je serai bref car je suis assez contrarié par la procédure que nous suivons ici, ou plutôt la façon dont se déroulent nos travaux. Il semble en effet que nous étudions ce projet de loi de façon plutôt théorique. Au début, les chemins de fer nous ont dit ne pas être favorables au projet de loi. Or, juste avant de lever la séance, un peu avant 18 h 00, nous devons entendre une déclaration du secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Le président suppléant (M. Deniger): Pas nécessairement. Cela n'aura lieu que lorsque nous aurons terminé d'entendre les témoignages, du moins, c'est mon interprétation de la chose.

M. Scott (Hamilton-Wentworth): On nous dit que le secrétaire parlementaire du ministre des Transports va nous faire une déclaration, à un moment ou l'autre. Or, il serait vraiment incroyable que le ministère soit violemment opposé aux vues des services ferroviaires au sujet de ce projet de loi. Je répéterai donc les propos que j'ai tenus plus tôt. Nous aurions pu gagner beaucoup de temps si le gouvernement du Canada nous avait communiqué son avis au sujet de ce projet de loi avant que nous n'abordions cette discussion détaillée.

Cela dit, et je me répéterai encore ici, je suis très favorable au principe qui sous tend ce bill car des vies sont en jeu ici et il s'agit d'un problème extrêmement important. Toutefois, il est très difficile de savoir comment l'aborder. Par ailleurs, ce projet coûtera des sommes énormes, ce qui est un fait auquel on n'échappe pas.

A ce sujet, monsieur le président, je tiens à dire que l'une des affirmations d'un des témoins m'a paru naïve, bien que le reste de son exposé ait été excellent. Il s'agit du passage où il disait que les problèmes de l'urbanisation n'étaient pas du ressort de son service et que ce n'était pas ce dernier qui les avait causés. Eh bien, cela revient à nier les réalités de 1981. Les lignes aériennes peuvent aussi affirmer ne pas être à l'origine des problèmes de l'urbanisation, mais cela ne les empêche elles et le ministère des Transports de devoir réfléchir à l'urbanisation croissante ainsi qu'à l'augmentation démographique, et aussi s'adapter à un monde en évolution. A mon avis, donc, les chemins de fer ne doivent pas être moins responsables que cela.

Toutefois, comme l'a affirmé mon collègue de Vegreville, il s'agit d'une question très générale et que nous devons aborder avec prudence. S'il faut attendre la fin des témoignages, faisons-le, mais lorsque M. Bockstael nous lira sa déclaration, j'espère qu'il nous précisera très clairement que le gouvernement du Canada est disposé à mettre sur pied le comité tripartite. Dans le cas de Hamilton, un tel comité ferait participer quatre niveaux de gouvernement, le fédéral, le provincial, le régional et le municipal. J'espère donc que M. Bockstael nous donnera des indications très claires sur cette question des passages à niveau car ainsi que M. Mazankowski l'a précisé, il s'agit d'une question beaucoup plus globale que celle sur laquelle se penche le projet de loi. Cependant, si sa

[Text]

he will let us know. If the statement does not accurately reflect or give a very clear indication of the government's intentions, I will move at the adjournment of today's hearings that this committee summon Mr. Pepin, the Minister of Transport, and get the Government of Canada's attitude toward this bill.

I think it is a terribly important issue we are dealing with. Again, we should not rush into it. We should be able to look at it from all levels of government on a global level and on a global basis, and this is what all the witnesses—including you gentlemen—have suggested. We have to determine—when I say go the global route, we cannot go the route the Japanese have, for example, which is to have dedicated rail right of way and so forth and fenced them off so there is no access at all by the populace. That would be tremendously costly.

But surely, Mr. Chairman, there must be some way the three levels or four levels of government can sit down and determine which communities are most drastically affected. The three I know most intimately are Hamilton, London, and Winnipeg, where there is one heck of a lot of railway; Montreal, and of course in Mr. Collenette's own riding; Mr. McDermott's riding, adjacent to it. Which communities are the ones most drastically in need of this protection. Secondly, who pays for it? Who decides which communities, and who pays for it? That has to be a tripartite or multi-party route to go. But the railways cannot be absolved of their responsibility in that.

• 1730

I would close my remarks by saying that I hope Mr. Bockstael, or if he does not come across with an indication, the Minister of Transport himself, will give us a firm indication of revitalizing the tripartite committee which was set up by Mr. Pepin's predecessor as Minister of Transport.

Thank you, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Would you like to respond to that, and then I will recognize Mr. McRae?

Mr. Fox.

Mr. J. Fox: Gentlemen, first I must apologize for not being fully cognizant of parliamentary procedures. I am not a lawyer; I am an engineer.

Mr. Benjamin: Neither are we.

Mr. J. Fox: Most of you are, but I appreciate the fact that you are not.

Mr. Collenette mentioned a figure of \$1.8 billion for fencing. We, being engineers and not lawyers, look at the word "municipality" and say to ourselves, what does this mean? What is a municipality? If you take a look at some of the provinces indicated, practically all the land adjacent to our rights of way is in some municipality or other. And that is one of the problems we are having, gentlemen, in trying to make a definition of what a municipality is. Thus, if it applied holus-bolus across the country, the figure for CP Rail would work out at \$1.8 billion.

[Translation]

déclaration ne donne pas d'indications nettes au sujet des intentions du gouvernement, je proposerai, à la fin de la séance d'aujourd'hui, que notre Comité fasse comparaître M. Pepin, le ministre des Transports afin que lui dise quelle est l'attitude du gouvernement du Canada à l'égard de ce bill.

A mon avis, la question dont nous sommes saisis est extrêmement importante. Par conséquent, nous ne devons pas hâter les choses. Il faut que nous puissions envisager cette question du point de vue de tous les gouvernements ainsi que dans une perspective globale. C'est d'ailleurs ce que tous les témoins, y compris vous-mêmes, messieurs, ont demandé. Lorsque je parle de perspective globale, j'entends par là que nous ne pouvons suivre l'exemple des Japonais, par exemple, c'est-à-dire de réserver des droits de passage puis de les interdire d'accès à la population au moyen de clôture. Cela nous coûterait extrêmement cher.

Cependant, monsieur le président, d'une manière ou d'une autre, il doit être possible pour les trois ou quatre niveaux de gouvernement de discuter et d'établir quelles collectivités sont les plus affectées par ces problèmes. Pour ma part, les trois que je connais le plus sont Hamilton, London et Winnipeg, où il y a beaucoup de voies ferrées. Il y a aussi Montréal et bien entendu, la circonscription de M. Collenette ainsi que celle de M. McDermott qui lui est limitrophe. Il faut savoir quelles collectivités doivent être le plus protégées. Ensuite, il faut savoir qui va payer cette protection. Donc, établir quelles sont les collectivités ayant besoin d'être protégées et qui assumera la facture. Il faut donc que cette question soit étudiée et résolue par tous les partis. Toutefois, on ne peut décharger les chemins de fer de leurs responsabilités dans ce domaine.

Je vais terminer mes commentaires en disant que j'espère que M. Bockstael, ou bien le ministre des Transports lui-même, nous indiquera clairement qu'il a l'intention de réanimer le comité tripartite qui avait été mis sur pied par son prédécesseur, M. Pepin.

Merci, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Deniger): Voulez-vous répondre et ensuite je donnerai la parole à M. McRae?

Monsieur Fox.

M. J. Fox: Messieurs, je dois d'abord m'excuser de ne pas être tout à fait au courant des procédures parlementaires. Je ne suis pas avocat, je suis ingénieur.

M. Benjamin: Moi non plus.

M. J. Fox: La plupart d'entre vous le sont, mais je comprends que ce n'est pas votre cas.

M. Collenette a cité un chiffre de 1.8 milliard de dollars pour des clôtures. Étant ingénieurs, et non avocats, nous regardons le mot «municipalité» en nous demandant ce que cela signifie. Qu'est-ce qu'une municipalité? Si l'on regarde toutes les provinces visées, presque tous les terrains adjacents à nos voies de passage sont dans une municipalité ou une autre. L'un de nos problèmes, messieurs, c'est de définir ce qu'est une municipalité. Ainsi, si on applique ces définitions générales partout au pays pour CP Rail, ce chiffre se situerait à 1.8 milliard de dollars.

[Texte]

We realized perhaps that was not what was meant. So we did try to take a look at those municipalities, if you will, which have a fairly large built-up area where a great number of trains go through at a fairly high speed; and looking at that, we came up with the lower figures. The \$1.8 billion figure, I can assure you, was not meant as an insult to this committee. That was the furthest thing from our mind. What we were trying to say to you gentlemen is if you mean municipalities per se, it could mean a lot.

I hope I have clarified that. To get to this business about built-up areas, urbanization, the thought I think I would like to leave with you is this. When a municipality or a city is expanding, generally speaking it is being done by developers, not the municipality itself. It is developers who are in there. They are the guys who are making the bucks. They are the guys who generally have to pay, particularly in Ontario, at any rate, for the sewer and the water and the streets, which the guy who buys the house pays for eventually. But why should they not, if they are going to make a buck out of things, be prepared for some of this fencing, if you will, if they are going to develop this land as a residential area, or provide pedestrian crossings, or both? What is wrong with that?

An hon. Member: Agreed.

Mr. J. Fox: Those are the points I think we are trying to make. What we are doing in these maps is trying to show you, in one instance, the growth of one of the Canadian cities and what has happened to it; the growth of the city in population. We are not trying to give you a snow job, gentlemen. Hopefully we are trying to help you. We are giving you our views.

Thank you very much.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Thank you, Mr. Fox.

Before I recognize Mr. McRae, I was wondering if the committee could bear with me with an item of business of this committee. The steering committee met and agreed, similarly to last year, on the need of this committee to travel within parts of Canada. I would like it if we could have unanimous consent to proceed with our order of reference dated Tuesday, June 30, 1981, which reads as follows:

Ordered . . .

That the Standing Committee on Transport, to complement its consideration of transportation matters, while travelling in Eastern and Western Canada during the month of September 1980, be empowered to examine and report on federal transportation policies and programs within Central Canada;

That the Committee have the power to retain the services of expert, professional, technical, clerical and stenographic staff as may be deemed necessary;

That for the purpose of such examination, the Committee be authorized to travel from place to place in Ontario and Quebec for a period of up to 15 days during the time of the 1981 summer adjournment of the First Session of the 32nd Parliament; and

That the necessary staff do accompany the Committee.
Can I have a member move that?

[Traduction]

Nous comprenons que ce n'est pas ce qu'on voulait dire. Nous avons essayé d'identifier les municipalités plus peuplées traversées par de nombreux trains à haute vitesse; et de cette façon, nous sommes arrivés à des chiffres plus bas. Je puis vous assurer que ce chiffre de 1.8 milliard de dollars ne constituait pas une insulte à votre Comité. Ce n'était pas du tout notre intention. Ce que nous voulions vous faire comprendre, messieurs, c'est que si vous parlez des municipalités, cela pourra signifier beaucoup.

J'espère m'être fait comprendre. Pour ce qui est de cette question des régions peuplées, urbaines, je voudrais vous laisser sur cette pensée: généralement, lorsqu'une municipalité, ou une ville, se développe, ce sont des entrepreneurs qui s'en occupent, et non la municipalité comme telle. Ce sont les entrepreneurs qui sont là, qui réalisent les bénéfices. Ce sont eux qui, généralement parlant, surtout en Ontario, de toute façon, doivent aménager les systèmes d'eau et d'égout, et les rues pour lesquelles les acheteurs de maison paient un jour. Comme ce sont eux qui réalisent les bénéfices, alors, pourquoi ne pas installer ces clôtures, ou s'ils veulent aménager ce terrain en zone résidentielle, alors, prévoir des passages pour piétons, ou les deux? Qu'y a-t-il de mal à cela?

Une voix: D'accord.

M. J. Fox: Voilà les points que nous voulons faire ressortir. En utilisant ces cartes, nous voulons vous démontrer, dans un cas, la croissance des villes canadiennes et ce qui s'est produit; la croissance démographique. Nous n'essayons pas de vous jeter de la poudre aux yeux. Notre but est de vous aider. Nous vous faisons part de nos opinions.

Merci beaucoup.

Le président suppléant (M. Deniger): Merci, monsieur Fox.

Avant de céder la parole à M. McRae, j'invoquerai la patience du Comité pour régler une question de routine. Comme l'an dernier, le comité directeur s'est réuni et s'est entendu sur la nécessité, pour notre Comité, de se déplacer dans certaines régions du pays. J'aimerais, si possible, avoir votre consentement unanime, pour que nous passions à notre ordre de renvoi en date du mardi 30 juin 1981, qui se lit comme suit:

Il est ordonné

Que le Comité permanent des transports, afin de terminer son étude des questions de transport, soit habilité à voyager dans l'Est et dans l'Ouest du Canada au cours du mois de septembre 1980, pour étudier et faire rapport sur les politiques et programmes fédéraux en matière de transport touchant le Canada central;

Que le Comité soit autorisé à retenir les services du personnel expert, professionnel, technique, de soutien et sténographique, jugé nécessaire;

Que dans le but de conduire une telle étude, le Comité soit autorisé à se déplacer en Ontario et au Québec pour une période allant jusqu'à 15 jours pendant l'ajournement de l'été 1981 de la première session de la 32^e législature; et

Que le personnel nécessaire accompagne le Comité.
Quelqu'un veut-il le proposer?

[Text]

• 1735

Mr. Benjamin: I move that the purpose of the trip be fact finding; that the members of the committee travel during the 1981 summer adjournment of the First Session of the Thirty-Second Parliament; that the meetings be open and informal with no recording but interpretation services be made available; that the chairman be authorized to make and approve all the necessary arrangements, including travel by land, sea and air, for the trip; that a tentative itinerary be submitted to the members of the Subcommittee on Agenda and Procedure as soon as possible; that 20 members of the committee travel, accompanied by the necessary staff; that the chairman be authorized to hire professional and support staff as he deems necessary, after consultation with the Subcommittee on Agenda and Procedure.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: A couple of points: I appreciate the point in there about the recording of minutes. I would hope that the chair would consider having one staff person with a tape recorder who could tape the proceedings when we hold hearings and hear witnesses.

I agree that we do not need a large number of people and a large amount of equipment that has to be hauled around for two weeks when the committee is on its trip, but I think where we hold sitting and hear witnesses we should at least get it on tape so that when we get back to Ottawa if we need it we can get it.

The other point concerns the matter of the necessary staff. I know that that includes the committee staff, but is it envisioned that Mr. Mazankowski and Mr. Scott could have their research assistants accompany them, and I could have mine accompany me, and two or three members of the government side could also? Is that envisioned as well?

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Yes, it is, and the taping also.

Motion agreed to.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): The second point I would like to raise is that it is quite obvious that we will not get through this bill this afternoon. The steering committee, I think, had agreed to set aside only two time slots for this private member's bill.

Mr. Mazankowski: Only on the assumption, Mr. Chairman, that the House would be adjourning towards the latter part of this week. But I think we always had the prerogative of calling further witnesses, and we said . . .

The Acting Chairman (Mr. Deniger): That was the point. So it is understood that, notwithstanding this steering committee's original decision to sit perhaps only twice for this private member's bill, the committee will sit as long as it deems necessary.

Mr. Benjamin: On a point of order, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): On a point of order, Mr. Benjamin.

[Translation]

M. Benjamin: Je propose que ce voyage se fasse dans le but de recueillir des faits, que les membres du Comité voyagent pendant l'ajournement de l'été 1981 de la première session de la 32^e législature, que les séances du Comité soient publiques et informelles, sans enregistrement, mais avec service d'interprétation disponible; que le président soit autorisé à faire et à approuver tous les arrangements nécessaires, y compris les déplacements par voie de terre, de mer ou par les airs, que le projet d'itinéraire soit soumis aux membres du sous-comité du programme et de la procédure dès que possible; que 20 membres du Comité fassent partie de ce voyage, accompagnés du personnel nécessaire, que le président soit autorisé à embaucher le personnel professionnel et de soutien qu'il juge nécessaire, après consultation avec le sous-comité du programme et de la procédure.

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'ai quelques questions; je comprends pour ce qui est de l'enregistrement des délibérations. J'espère que le président envisagera qu'une personne nous accompagne avec un magnétophone pour enregistrer les procédures lors des audiences et de l'audition des témoins.

Je conviens que nous n'avons pas besoin de beaucoup de personnel et de beaucoup de matériel qu'il faut traîner avec nous pendant deux semaines pendant le voyage du Comité, mais je pense qu'il faudrait enregistrer les audiences et les auditions des témoins, de sorte qu'à notre retour à Ottawa, nous puissions y avoir accès au besoin.

L'autre question porte sur le personnel nécessaire. Je sais que cela comprend le personnel des comités, mais on envisage que M. Mazankowski, M. Scott et moi-même, nous pourrions être accompagnés d'un chercheur adjoint, et la même chose s'appliquerait à deux ou trois députés ministériels.

Le président suppléant (M. Deniger): Oui, en effet, c'est le cas, et également pour ce qui est de l'enregistrement.

La motion est adoptée.

Le président suppléant (M. Deniger): La deuxième question, c'est qu'il est évident que nous ne terminerons pas l'étude de ce bill cet après-midi. Je pense que le comité directeur n'a prévu que deux périodes pour l'étude de ce projet de loi privé.

M. Mazankowski: C'est uniquement basé sur l'hypothèse que la Chambre ajournerait vers la fin de la semaine. Mais je pense que nous avons toujours la possibilité de convoquer d'autres témoins, et nous avons dit . . .

Le président suppléant (M. Deniger): C'est justement cela. J'ai donc compris que, nonobstant la décision première du comité directeur de ne siéger que deux fois pour ce projet de loi privé, le Comité pourrait siéger aussi longtemps qu'il le juge nécessaire.

M. Benjamin: Un rappel au Règlement, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Deniger): M. Benjamin sur un rappel au Règlement.

[Texte]

Mr. Benjamin: On this very bill, if you want to sit again next Thursday, I am agreeable. That is the day after tomorrow.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Scott.

Mr. Scott (Hamilton-Wentworth): Mr. Chairman, I am still breathlessly awaiting the questioning, or statement, or whatever it is that the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport has on this bill.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): I must tell you that I am breathlessly awaiting my chance to hear the witnesses too, when I am not chairman anymore. I would like to hear the witnesses out before we hear from . . .

But if I can just get this order of business through: is it agreed that another meeting be scheduled for this bill on Thursday, July 9, at a convenient time—11 o'clock?—in a room to be designated later.

Some hon. Members: Agreed.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): I think, Mr. Benjamin, I asked for this room for another purpose—shame, I know.

Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman. I must say that my interest in this bill was considerably enhanced when I heard the brief presented by the railways. I agree entirely with the member on this side, that this was a very provocative brief. The approach was one that has bothered me. There was a sort of comment that, after all, the railway is a hard-headed business and that is the way it runs. That came, I guess, from someone from the CP. I get the same kind of comments from the CN. I would just like the witnesses to understand that we, in this House, have a different view of the railways. We see them as having one role, and that is to serve the public of Canada—making money is not the basis of the whole thing. The CP was well endowed when it started and has done very well in its investments, the CN was picked up out of the private sector and put together again to provide the service for this country. That is the reason why we are here, and I am waiting for some directive from our own government that would say that a little more strongly than it has been said in the past. I just want to make you understand that I do not accept the fact that we are here because the CP has to make some money, we are here because we want to serve the transportation needs of the Canadian public, and they are massive needs.

• 1740

I guess what bothers me about the brief is the extreme to which you take the case. You take the case to the point where fences have no ruling purpose at all, and all the problems—That is the way it came across. It came across as too extreme. It was not what I would call a reasoned approach, at least not in my opinion. You sort of say, we have a few fences and we look after that, but really the whole problem is going to be solved by educating young people, by some kind of tripartite, approach and tougher penalties. As someone who comes from

[Traduction]

M. Benjamin: Au sujet de ce projet de loi, si vous voulez siéger à nouveau jeudi prochain, je suis d'accord, c'est-à-dire après-demain.

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur Scott.

M. Scott (Hamilton-Wentworth): Monsieur le président, je retiens toujours mon souffle en attendant les questions ou les déclarations, ou quoi que ce soit, que le secrétaire parlementaire du ministre des Transports fera au sujet de ce projet de loi.

Le président suppléant (M. Deniger): Je dois dire que je suis aussi impatient que vous d'entendre les témoins lorsque je n'aurai plus à présider. J'aimerais entendre les témoins avant . . .

Toutefois, si on pouvait simplement régler cette question-là; êtes-vous d'accord pour que l'on prévoie une autre séance sur ce bill le jeudi 9 juillet, à une heure qui convienne à tous? A 11 heures, donc, et nous saurons plus tard dans quelle pièce.

Des voix: D'accord.

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur Benjamin, je pense avoir réservé cette pièce pour autre chose. Je le sais, c'est honteux.

Monsieur McRae.

M. McRae: Merci, monsieur le président. Je dois dire que le mémoire présenté par les chemins de fer a considérablement moussé mon intérêt à l'égard de ce projet de loi. Je suis tout à fait d'accord avec les députés de ce côté-ci de la table pour dire que ce mémoire était très provocateur. Ce genre de démarche m'a indisposé. On a dit, après tout, que les chemins de fer sont des entreprises pratiques et que c'est de cette façon qu'elles sont gérées. Je présume que c'était un commentaire des représentants du CP. C'est le genre de choses qu'ils nous disent. Je voudrais simplement que le témoin comprenne qu'ici, nous avons une opinion différente des chemins de fer. Selon nous, ils ont un seul rôle, et c'est celui de servir le public canadien, la rentabilité n'étant pas la base de tout. Au départ, le CP n'est pas parti de rien et ses investissements ont été très fructueux. Le CN était une compagnie privée qu'on a remise sur pied pour offrir un service au pays. C'est la raison pour laquelle nous sommes là et j'attends une directive de notre gouvernement qui le mentionnerait un peu plus fermement qu'il ne l'a fait jusqu'ici. Mais je veux simplement que vous compreniez que je n'accepte pas le fait que nous sommes là parce que le CP se doit d'être rentable; nous sommes là parce que nous voulons répondre aux besoins du public canadien en matière de transport, et ces besoins sont innombrables.

Je présume que ce qui me préoccupe au sujet de votre mémoire, c'est que vous poussez votre raisonnement à l'extrême. Vous supposez que les clôtures n'ont aucune fin de réglementation, et que tous les problèmes . . . C'est ce que j'ai compris. Cela semblait aller trop à l'extrême. Ce n'est pas ce que j'appellerais une démarche pondérée, du moins, pas dans mon opinion. En somme, vous dites: nous avons quelques clôtures dont nous nous occuperons, mais il faudra régler le problème en éduquant les jeunes par le truchement d'une

[Text]

the educational system and spent 20-odd years in it, I think the educational system is not very good at this kind of thing. As a matter of fact, we have piles of schools out there and all kinds of educational institutions, all kinds of associations, and we still have, probably, one of the most law-breaking groups of people in the world in terms of trespassing on railway tracks. To say that we can solve these things by this kind of approach is something I just do not agree with. We have done a massive job in the schools on smoking, and I do not see any changes. It is not that simple. We probably have more people per capita in prison than has any other country in the world; we have all kinds of rules and laws, tough laws, and they do not solve the problems.

I think to say that fences have only a very limited practical value is a mistake. Basically speaking, some people are going to climb under, or go over the top of fences, and more people are going to do it where there is a need for some other mode of getting across the tracks. Certainly if they are cutting the fences and a whole community needs that, then they have a problem and they should have an overpass or some other way of getting across the track. But I am not satisfied that fences do not serve a very fine purpose. For the average person, they will deter people from going over the fence; if it is a six-foot fence there not that many who are going to go over it. All this business about principles, and the whole thing, I do not understand.

It seems to me that our cities are in need of good chain-link fencing in some of the areas, and to say that it is going to cost a billion and a half dollars is what I mean by being extreme. Let us just talk about the kinds of cities and the number of fences we are going to have to put up because of this bill. Nobody has really taken that on, we have just said it is going to cost a fortune, "staggering" was the word used earlier. We are asking for a relatively simple thing, we are asking the railways and the communities to come together in this bill and agree on some fencing where fencing is going to do some kind of job. I think that is probably the most effective way. I do not believe education of this kind works. I believe education may work if you have a more law-and-order society and if you function in this direction, but educating people to obey a specific law, I do not think, has much effect. Philosophically the notion of law and order may have some effect, we certainly are more a law-and-order kind of people than are those in other countries, but we still have a very large number of people who transgress these laws.

I do not see that this is such a staggering bill, I do not see that Mr. Collenette has presented something here that is going to destroy the railways, something that is unbelievable, that we cannot do. It seems to me that it is probably the best way of keeping young children and others, young children especially, who are, for the most part, not going to climb six-foot fences, from the right of way. It seems to be a sane thing. I just do not know why this brief is so—at least, it seems to be—so completely wild, in that you say that fences do not have really any

[Translation]

démarche tripartite quelconque et en imposant des peines plus sévères. Ayant passé 20 ans dans le système d'éducation, je pense que ce système n'est pas très efficace à ce chapitre. En fait, nous avons des tas d'écoles et toutes sortes d'institutions, d'associations, et pour ce qui est des intrus sur les voies ferrées, nous sommes probablement le peuple qui commet le plus d'infractions. Je ne suis tout simplement pas d'accord pour que nous réglions ce problème en appliquant ce genre de démarche. Nous avons fait un effort gigantesque dans les écoles au sujet de la cigarette, et je ne vois aucun changement. Ce n'est pas aussi simple. Nous sommes probablement le pays où il y a le plus de personnes per capita en prison. Nous avons toutes sortes de règlements et de lois, de lois sévères qui ne règlent pas les problèmes.

Je crois que c'est une erreur de dire que les clôtures n'ont qu'une valeur pratique très minime. En gros, je pense que certaines personnes grimperont par dessus les clôtures, et il y en aura davantage qui le feront s'il est nécessaire, pour une raison ou pour une autre, de traverser les voies ferrées. Toutefois, s'ils vont jusqu'à abattre les clôtures et que cela répond aux besoins de toute une localité, à ce moment-là, il y a un problème, et il devrait y avoir un viaduc ou une autre façon de traverser les voies ferrées. Toutefois, je ne suis pas convaincu que les clôtures ne jouent pas un rôle excellent. De façon générale, si vous avez une clôture de six pieds, il y a très peu de gens qui grimperont par dessus. Je ne comprends pas toute cette question au sujet des principes, et ainsi de suite.

Il me semble que dans certains secteurs, nos villes ont besoin de réseaux de clôtures, et je pense que c'est adopter une position extrême que de dire que cela coûtera \$1.5 milliard. Voyons un peu quel genre de villes cela touche, et le nombre de clôtures qu'il faudrait ériger à cause de ce bill. Personne ne l'a vraiment fait; on a simplement dit que cela coûtera une fortune; tout à l'heure, on a employé le mot «renversant». Nous demandons quelque chose de relativement simple, nous demandons que les chemins de fer et les localités se réunissent pour discuter de ce bill et s'entendent pour ériger des clôtures là où c'est nécessaire. Je pense que c'est probablement la démarche la plus efficace. Je ne pense pas que l'éducation puisse faire ce travail. Je pense que l'éducation peut être utile dans une société où l'on respecte davantage l'ordre et la loi, et si c'est l'orientation que vous adoptez, mais je ne pense pas que l'on peut éduquer des gens à obéir à une loi en particulier. Philosophiquement, je pense que cette notion de la loi et de l'ordre peut avoir une certaine influence—nous respectons certainement plus la loi que certains autres peuples—mais nous avons quand même un très grand nombre de personnes qui ne respectent pas ces lois.

A mon avis, ce n'est pas un projet de loi tellement renversant, et le bill de M. Collenette ne signifie pas la fin des chemins de fer, car il est incroyablement que nous faisons cela. Il me semble que c'est probablement la meilleure façon de s'assurer que les jeunes enfants, et d'autres, mais surtout les jeunes enfants, car il est peu probable qu'ils grimpent sur les clôtures de six pieds, ne traversent pas ces voies de passage. Cela semble être une mesure tout à fait bien indiquée. Je ne sais pas pourquoi ce mémoire est si exagéré, ou paraît ainsi

[Texte]

effect at all and that we have to do these other things. I just think you have over-stated your case and therefore you have weakened it.

• 1745

I would be glad to have comments at this particular level—I am sure I will have them.

Mr. J. Fox: I think some of the things you are saying are in part correct. Fences will deter law-abiding people: I have no doubt in my mind about that. I am sure you would not go out and cut a fence to go through it—I know I would not. Unfortunately, though, in our society, there is a certain element that will always do it regardless of what you put up, and if we put fences up, we will have to live with that.

Now, to say that we have not looked at this thing correctly, I do not believe is quite right. I mentioned to Mr. Collenette that we had tried to make an estimate of where we thought his bill, if passed, would apply. Perhaps I should give you some figures based on our estimates, to give you some idea of the magnitude of the problem in terms of what fences we would have to put up.

On CN Rail, they have estimated that something in the order of 1955 miles of track on their railroad system, which is about 25,000 miles in total, would have to have chain link fence under this piece of legislation. On CP Rail, we estimate that there are probably 1250 miles of track that would have to be fenced. If you take those mileage figures I have just given you and multiply them by the cost per mile of chain link fence, it would work out at up to \$213 million for CN Rail and \$136 million for CP Rail. Those are the gross figures that the municipalities would have to share on a 50-50 basis, according to the bill—those figures, so far as the railway is concerned, would be halved.

Mr. McRae: All right; but I am not too sure about how you came up with that estimate. And certainly it is an estimate of something that we are not going to be doing next year—we are not going to build all that chain fencing and do all of this. It is an estimate of something that would take a long, long period of time to do. And I cannot see a municipality, aside from the railways, getting itself into a deal where it is putting up a pile of fence it does not need, that it does not think will have some effect in saving lives.

It is my experience, from dealing with young people, that if there is no fence there, 50 people will cross the rails. If there is a fence there, maybe one or two will. So the chances of someone getting killed are reduced by about 25 to 1 by putting a fence up, and it strikes me that if, over the next 20 years, we were to put \$200 or \$300 million worth of fencing up in our cities, that that would probably be a worthwhile expenditure.

And we are not saying that the railways have to do it on their own: we are saying that it is a question of the two sides getting together; and perhaps there is a case for the federal government getting into the act, too—I do not deny that. But that is beyond the scope of a private member's bill. No private

[Traduction]

tout au moins, et tente de prouver que les clôtures ne servent à rien et que nous devons essayer autre chose. Je crois qu'en voulant trop prouver, votre argument a perdu de sa force.

J'attends les observations que vous avez, je n'en doute pas, à faire.

M. J. Fox: Certaines des choses que vous dites sont parfaitement exactes. Les clôtures en imposent à ceux qui ont le respect de la loi: cela me paraît indiscutable. Je sais que vous n'iriez pas couper une clôture, moi-même je ne le ferais certainement pas. Malheureusement, dans notre société, il existe des gens qui enfreindront les défenses, sans considération du type de clôture que vous élevez. C'est une réalité dont nous devons nous accommoder.

Je crois qu'il est injuste de dire que nous n'avons pas examiné la question. J'ai mentionné à M. Collenette que nous avons essayé de nous faire une idée des conséquences éventuelles de son bill, s'il était adopté. Je crois que je dois vous donner des chiffres basés sur nos estimations, afin que vous ayez une idée de l'ampleur du problème et des clôtures que nous aurions à ériger.

Sur les lignes de CN Rail, il faudrait construire, dans le cadre de cette loi, environ 1,955 milles de clôture, l'ensemble des voies ferrées couvrant environ 25,000 milles, au total. Pour CP Rail, nous estimons qu'environ 1,250 milles de voies ferrées devraient être clôturées. Si vous prenez les chiffres que je viens de vous indiquer et que vous les multipliez par le coût, aux milles, de la clôture à maillons, cela revient à 213 millions de dollars pour CN Rail et à 136 millions de dollars pour CP Rail. Ce sont là les chiffres bruts que les municipalités auraient à financer sur une base de 50 p. 100, aux termes de la loi. La moitié devrait donc être financée par les sociétés de chemins de fer.

M. McRae: Très bien, mais comment avez-vous fait vos calculs? Ce n'est certainement pas une estimation de ce que nous allons faire l'année prochaine; nous n'allons pas construire toutes ces clôtures à maillons et faire tous ces travaux. C'est l'estimation de travaux qui s'étendraient sur une longue période, et je ne vois pas que les municipalités, à part les chemins de fer, accepteraient de construire des clôtures quand elles n'en ont pas besoin, si elles ne pensent pas qu'elles servent à sauver des vies.

Je connais assez les jeunes pour pouvoir vous dire que sans clôture, une cinquantaine traverseront les voies ferrées, tandis qu'avec une clôture, on en trouvera peut-être un ou deux. Les risques d'accident sont donc réduits de 25 à 1, et je considère que si, au cours des vingt prochaines années, nous dépensons 200 ou 300 millions de dollars pour construire des clôtures dans nos villes, cela serait une dépense très valable.

Nous ne demandons pas non plus aux chemins de fer d'assumer toute la dépense: nous leur disons qu'il faut que les deux parties coopèrent, et peut-être le gouvernement fédéral doit-il également intervenir. Je ne nie pas cela. Mais cela dépasse la portée d'un bill privé. Aucun de ces bills ne peut

[Text]

member's bill can have anything in it that commits the government itself to providing funds.

But it does not stagger me when we talk about \$200 or \$300 million dollars worth of fencing being needed in this country. The railways, according to this bill, would pay half of it and the municipalities would pay half of it, and the municipalities are certainly not going to pay to put up a lot of fence up if they do not think it will be of any use. And they are not going to do it in one year: they are going to do it over many, many years.

So, I would rather talk about the 50 people or the 25 people whom it would benefit, rather than that one person who is going to transgress.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Thank you, Mr. McRae.

Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): If I may interrupt you. Mr. Hargrave will be the last questioner today and, next Thursday, the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport will be here as a witness.

Mr. Hargrave.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I wonder if I could just ask one question.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): With Mr. Hargrave's consent.

Mr. Mazankowski: No, after Mr. Hargrave has finished his questioning.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Very well. One question, after Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Mr. Chairman, I want to make a very brief comment and you may rule it out of order, though I think it is quite in order in that it deals with fencing. The original concept was to keep cattle off the right of way, right?

• 1750

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Yes.

Mr. Hargrave: I will not delay matters. I recognize that there are other aspects of this bill which are very important and deal with humans, but I would like to say that I have about a mile and a half or two miles of CPR main-line fence along one part of my ranch. I know what it costs to build a 3-, 4- or sometimes 5-wire strand of good fence to keep my cattle in and my neighbour's cattle out per mile. I know what is physically involved in maintaining 100 miles of fence on a year-by-year basis. So I would say just very briefly that the figures that the witnesses have used on the cost per mile are not out of order at all. I know that.

But I would like to pose a question or two with respect to some very specific problems regarding let us say the present-day policy of the CPR. I am using the CPR because that is the only railway in southern Alberta where I live. These relate to two specific lines; this is not the main line. Over many, many,

[Translation]

contenir quoi que ce soit qui engage le gouvernement à accorder des crédits.

Mais le chiffre de 200 à 300 millions de dollars de clôtures dans ce pays ne m'impressionne pas particulièrement. Les chemins de fer, aux termes de ce bill, assumeraient la moitié des dépenses, et les municipalités, l'autre moitié; et les municipalités n'auront certainement pas à ériger des kilomètres de clôtures si elles ne croient pas en leur utilité. Elles ne vont pas non plus le faire en une année; les dépenses seront réparties sur de nombreuses années.

je crois que nous devrions donc plutôt penser aux cinquante personnes, aux vingt-cing personnes, auxquelles cette mesure profitera, plutôt qu'à la personne qui va traverser malgré la clôture.

Le président suppléant (M. Deniger): Merci, monsieur McRae.

Monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Merci, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Deniger): Permettez-moi de vous interrompre. M. Hargrave sera le dernier à poser une question aujourd'hui, et jeudi prochain, le secrétaire parlementaire du ministre des Transports comparaitra comme témoin.

Monsieur Hargrave.

M. Mazankowski: Monsieur le président, permettez-moi de poser une seule question.

Le président suppléant (M. Deniger): Avec l'autorisation de M. Hargrave.

M. Mazankowski: Non, lorsque M. Hargrave aura fini de poser sa question.

Le président suppléant (M. Deniger): Très bien. Une seule question, après celle de M. Hargrave.

M. Hargrave: Monsieur le président, permettez-moi de faire une brève observation, que vous jugerez peut-être contraire au Règlement, bien qu'à mon avis, elle ne le soit pas, en ce sens qu'elle traite des clôtures. L'idée première était de maintenir le bétail en dehors de la voie de passage, est-ce bien cela?

Le président suppléant (M. Deniger): Oui.

M. Hargrave: Je ne vais pas traîner sur cette question. Je pense qu'il y a d'autres aspects du bill qui sont très importants, et qui concernent la population; je voulais tout de même dire qu'il y a environ 1 mille et demi ou deux de clôtures en bordure des voies ferrées du CP, le long de ma propriété. Or, je sais ce que coûte une bonne clôture à 3, 4 ou même 5 fils, lorsque je la pose autour de mes pâturages. Je sais également quel travail cela demande d'entretenir une clôture de 100 milles de long, d'une année sur l'autre. Je veux donc dire très rapidement que les chiffres cités ici par les témoins, concernant le prix des clôtures, sont tout à fait exacts. Je le sais d'expérience.

Je voudrais tout de même poser une ou deux questions, relatives à certains aspects particuliers de la politique actuelle du CP. Je parle des chemins de fer du CP, étant donné que ce sont les seuls que je connaisse dans le sud de l'Alberta. Je veux parler de deux lignes particulières. Il ne s'agit pas de la ligne

[Texte]

years I have lost only one yearling heifer that got through that CPR right-of-way fence on the mainline. This is with respect literally to hundreds of miles on lines such as down in the Manyberries country which you might say is a branch line, and in the Schuler—Hilda—Empress country.

First, I would like to know what the present policy of the CPR is with respect to the maintaining of those kinds of fences. And I would like to point out that if the witnesses are not aware of what the situation is, it would not be hard to find out. I suspect that there is very little effort being made now to maintain those kinds of branch line right-of-way fences, and I can appreciate why. I think there is an attempt, perhaps unofficially, to encourage those people who ranch or farm along such rights-of-way to maintain at least some of those fences probably under some agreement as to the supply of materials. I am not sure. But I think the railways have given up long ago trying to maintain a fence certainly as is described in the act. If you are not prepared to come back with a response quite specifically on this now, I would be quite happy to have it at some future date. It seems to me that I am increasingly getting inquiries and complaints about the fact that a right-of-way fence on branch lines especially is no longer being kept up, nor is there even a pretence of it. So I would like a comment, if not at this time, and I recognize I am taling up some time here, than at some later date.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): If I may add a supplementary question to that, do you make a distinction between branch lines that are abandoned and those that are not?

Mr. Hargrave: No, this is not in any case on the branch lines.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): I would like the witness to answer that just for my own information.

Mr. J. Fox: I can stand corrected on this, sir, but I believe the lines you are referring to are in the category of "grain dependent" lines and are in the process as I am sure you are aware, of being upgraded now with government assistance.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Yes, many branch lines.

Mr. J. Fox: And you are absolutely right; we have not maintained those fences on those lines for years. You are absolutely right. I do not deny it all. I guess you might say that we have not even attempted, really, to maintain those lines to the standard they should be maintained to be track wise because of the same reasons. Now, certainly when the branch-line rehabilitation work is done, the fences are repaired to the proper standards. I do not know if that answers your question or not, sir.

Mr. Benjamin: Is it not correct though, that there are probably many thousands of miles of rail line, both branch line and maybe some main or secondary lines, where the railways no longer have a right-of-way fence, because they have obtained an exemption from the CTC with the agreement of the municipalities concerned?

Mr. J. Fox: That is correct.

[Traduction]

principale. Pendant des années, je n'ai perdu qu'une génisse, qui avait passé cette clôture de la ligne principale. Or, il s'agit ici, littéralement, de centaines de milles de voies ferrées, comme dans le Manyberries, où il s'agit simplement d'une ligne secondaire de raccordement, ou même, par exemple, dans la Schuler-Hilda-Empress.

Je voudrais donc savoir d'abord ce qu'il en est de la politique actuelle du CP en ce qui concerne ce type de clôture. Je voudrais faire remarquer que si les témoins ne sont pas au courant, il ne devrait pas être difficile de s'informer. Je pense que très peu d'efforts sont faits pour entretenir ces clôtures sur les voies principales, et je comprends très bien pourquoi. On essaie sans doute, de façon officieuse, d'encourager les riverains à entretenir eux-mêmes certaines de ces clôtures, à condition, par exemple, que le matériel leur soit fourni. Mais je pense qu'il y a déjà bien longtemps que les chemins de fer ont abandonné l'idée d'entretenir ces clôtures, comme la loi l'exigerait. Si donc vous ne pouvez répondre immédiatement à ma question, j'aimerais tout de même que vous puissiez y répondre dans un délai raisonnable. Je reçois de plus en plus de plaintes au sujet de ces clôtures, qui ne sont pas maintenues en état, et notamment sur les lignes secondaires. Si donc on ne peut me répondre immédiatement—je reconnais que je prends sur votre temps—j'aimerais avoir une réponse dans un proche avenir.

Le président suppléant (M. Deniger): J'aimerais ajouter une question supplémentaire: faites-vous une différence entre les lignes secondaires qui sont abandonnées, et celles qui ne le sont pas?

M. Hargrave: Non, il ne s'agit pas ici, de toute façon, de lignes secondaires.

Le président suppléant (M. Deniger): J'aimerais que le témoin réponde.

M. J. Fox: Corrigez-moi si je me trompe, mais je pense que vous voulez parler ici de ces voies qui servent au transport des céréales, et qui sont en instance de réfection, grâce à des crédits du gouvernement fédéral.

Le président suppléant (M. Deniger): Il s'agit donc de nombreuses lignes secondaires.

M. J. Fox: Vous avez raison; pendant des années, nous avons négligé les clôtures de ces lignes-là. Je ne le nierai pas. Vous pourriez même sans doute dire que nous n'avons pas essayé de maintenir ces voies-là en état, et ce, pour les mêmes raisons. Certainement qu'au cours des travaux de réfection de ces lignes, les clôtures seront également réparées. Est-ce que j'ai répondu à votre question?

M. Benjamin: N'est-il pas juste, toutefois, de dire qu'il y a vraisemblablement plusieurs milliers de milles de voies ferrées, lignes principales, secondaires et raccordements réunis, où la clôture de la voie de passage fait défaut, et ce, à la suite de la dispense accordée par la CCT, avec l'accord des municipalités concernées?

M. J. Fox: C'est exact.

[Text]

Mr. Benjamin: So there are just many thousands of miles of lines where there is no right-of-way fence?

Mr. J. Fox: I would not say thousands, Mr. Benjamin; but there are many miles of exemptions, particularly in western counties.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Right. Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: I appreciate the witness's response. I have just one other question. Does the railway, especially the CPR, now encourage some sort of an informal deal, if you like, or an arrangement with the people who, say, share the other side of that fence on the right of way with the CPR? You maybe maintain it in return for supplies perhaps? Is this a present partial approach?

• 1755

Mr. J. Fox: I think what we do in a lot of instances is to supply all of the material if they wish to put it up. Now that has been a deal in some areas that I know of. In other areas we might hire the farmer and pay him; give him the necessary material and pay him to erect or repair the fence. There are various ways of doing it.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Thank you Mr. Fox. Mr. Mazankowski. First, a point of order, Mr. Colletette.

Mr. Colletette: Mr. Chairman, before members started to question, you were going to put a proposition to the committee unless I heard it wrong, to the effect that the Parliamentary Secretary to the Minister be next to appear.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Yes.

Mr. Colletette: You did not finish that particular point of business, and it is my view that the steering committee in its wisdom, decided that the railway should be called. They made no provision for the minister. That does not mean to say they cannot do so at a later date, but I would respectfully submit that it would take consent to overturn the steering committee's report at this stage. I would like it that these people from the railways come back for the next meeting.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): You see, it puts me in a very delicate position because I am not a member of the steering committee, nor am I the permanent or vice-chairman of this committee. Mr. Mazankowski or Mr. Benjamin who attend meeting of the steering committee might help me, but my understanding was that there was no report of this steering committee to this committee on this bill. Mr. Mazankowski, maybe you can help, please.

Mr. Mazankowski: Perhaps I can be somewhat helpful in that particular case. I do not think there was any necessary preclusion of any witnesses, or if we saw fit to have the railways before us for two or three or four meetings. I think that was left open to the discretion of the committee and indeed, the steering committee. Certainly I would have no objection to having the railways back here for another meeting, and I am sure that Mr. Dionne and Mr. Benjamin

[Translation]

M. Benjamin: Il y a donc tout simplement des milliers de milles de voies ferrées sans clôture?

M. J. Fox: Je ne dirais peut-être pas des milliers, monsieur Benjamin; mais cette dispense concernait certainement plusieurs milles, notamment dans les circonscriptions de l'Ouest.

Le président suppléant (M. Deniger): En effet. Monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Je suis heureux d'entendre le témoin le reconnaître. J'ai une autre question à poser. Y a-t-il une espèce de marché tacite, entre les chemins de fer CP et les riverains, en ce qui concerne cette clôture le long des voies ferrées? Les riverains s'en occupant en échange d'une livraison de matériel? Y a-t-il quelque chose qui se fasse du moins partiellement, dans ce sens?

M. J. Fox: Je crois que dans de nombreux cas, effectivement, nous fournissons la clôture, si le riverain veut ensuite faire le travail. Je connais un certain nombre de régions où cela s'est fait. Dans d'autres régions, nous payons carrément l'agriculteur, nous lui fournissons la clôture et nous le dédommageons pour le travail qu'il investit. Il y a donc plusieurs types d'arrangements possibles.

Le président suppléant (M. Deniger): Merci monsieur Fox. Monsieur Mazankowski. Tout d'abord j'invoque le règlement, monsieur Colletette.

M. Colletette: Monsieur le président, avant que les députés ne commencent à poser leurs questions, vous vouliez proposer au comité, si je ne me trompe, que le serétaire parlementaire du ministre soit le prochain témoin.

Le président suppléant (M. Deniger): Effectivement.

M. Colletette: Vous n'avez pas achevé votre proposition, et je pense que le comité directeur a décidé que les chemins de fer devraient être invités à prendre la parole. Il n'a pas été question du ministre. Ce qui ne veut pas dire qu'ils ne prendront pas une décision à ce sujet à une date ultérieure, mais j'aimerais soumettre ici respectueusement que l'on ne peut passer outre au rapport du comité directeur sans autre forme de procès. J'aimerais donc que les représentants des chemins de fer reviennent à la prochaine réunion.

Le président suppléant (M. Deniger): Me voilà donc dans une position un peu difficile, puisque je ne suis pas membre du comité directeur, ni président ni même vice-président de ce comité. M. Mazankowski ou M. Benjamin, qui assistent aux réunions du comité directeur pourront peut-être m'aider, mais si je ne me trompe il n'y a eu aucun rapport relatif à ce bill, du comité directeur à ce comité. Monsieur Mazankowski, voulez-vous ici nous aider s'il vous plaît?

M. Mazankowski: Oui. Je pense que dans ce cas particulier rien n'exclut que l'on invite certains témoins, si par exemple nous voulons inviter les représentants des chemins de fer pour deux ou trois séances. Le comité, et certainement le comité directeur, pourront en décider. Je n'ai personnellement aucune objection à ce que les représentants des chemins de fer reviennent à une réunion ultérieure, et je suis certain que M. Dionne et M. Benjamin, qui étaient tous deux présents à la réunion du

[Texte]

who were both at the subcommittee meeting, would share the view that it was our intention to study the bill. Whatever results those studies produced, we would cross that bridge in terms of passing the bill back into the House, or calling more witnesses, on the basis of the proceedings that we engaged in. So speaking on behalf of our party, I certainly would not have any objections to having the officials of both railways back here again for another meeting. I have more questions to ask again. It would not then be necessary for me to bootleg a question in then before 6 o'clock.

Mr. Benjamin: Mr. Mazankowski is correct. I too would agree to having the railway witnesses back on Thursday. In effect, as far as I am concerned, we can meet twice on Thursday: we could hear the railway witnesses; and certainly is it not always the practice when a bill is in committee, mostly and almost invariably, sooner or later at some stage in the committee, the minister or his parliamentary secretary or somebody come on behalf of the government and says what they want or do not want on the bill. So I think that would be a matter of course anyway.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Could we agree to have the railways back at 11 o'clock, Thursday, and have the parliamentary secretary at 3.30 p.m. that same day?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, we can agree to do that, or we could agree to have a steering committee meeting tomorrow morning to determine the future course of this bill.

Mr. Benjamin: Could it be this evening?

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Collenette.

Mr. Collenette: I just want to make sure that, given the kind of presentation we have had this afternoon from the railways, we do not restrict ourselves to one subsequent meeting . . .

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Oh, no.

Mr. Collenette: . . . dealing with the railways. As to whether or not the minister wants to appear or whatever, that is up to the committee to decide. Personally I do not object to the chopping and changing as long as we make sure that if the railways leave today or even at 12.30 p.m. on Thursday, that does not necessarily mean that there is a limit on their testimony; that they can be back to the call of the committee.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): The committee is master of its own procedures and if they want to have the railways back, we will have the railways back. But now we have agreed to meet next Thursday and have the people from Transport and, if the committee then wants to hear the witnesses from the railways, we will hear witnesses from the railways.

Mr. Mazankowski: What is the agreement?

The Acting Chairman (Mr. Deniger): We have already agreed to meet on Thursday at 11 o'clock with the railways.

Mr. Mazankowski: With the railways?

[Traduction]

sous-comité, pourront confirmer aussi qu'il était bien dans notre intention d'étudier le bill. Quel que soit le résultat de ces séances d'étude, nous passerions ici le pont en renvoyant le bill à la Chambre, ou en invitant d'autres témoins pour continuer les discussions que nous avons déjà engagées. Parlant ici au nom de notre parti, je pense qu'il n'y a aucun inconvénient à ce que des responsables des deux compagnies de chemin de fer soient ici à une autre réunion. Comme j'ai d'autres questions à poser, cela m'éviterait de les poser trop rapidement d'ici six heures.

M. Benjamin: Je pense que M. Mazankowski a raison. Je serais également d'accord pour que les témoins représentant les compagnies de chemin de fer reviennent jeudi. En ce qui me concerne, nous pouvons même avoir deux réunions. Nous pourrions donc avoir les représentants des chemins de fer, et d'un autre côté—n'est-ce pas la pratique courante de ce comité—entendre le ministre, le secrétaire parlementaire ou tout autre personne parlant au nom du gouvernement, sur ce bill. On pourrait procéder de la sorte.

Le président suppléant (M. Deniger): Serait-il possible de s'entendre alors pour que les représentants des chemins de fer soient ici à 11 h 00 jeudi matin, et ensuite le secrétaire parlementaire à 15 h 30 le même jour?

Mr. Mazankowski: Monsieur le président, nous pouvons effectivement nous entendre là-dessus, ou prendre une décision sur la question lors d'une réunion du comité directeur demain matin.

M. Benjamin: Peut-être même ce soir?

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur Collenette.

M. Collenette: Étant donné la communication qui nous a été faite cet après-midi par les représentants des chemins de fer, j'aimerais que l'on ne se limite pas à une seule réunion supplémentaire.

Le président suppléant (M. Deniger): Non.

M. Collenette: Pour discuter de cette question des chemins de fer. En ce qui concerne le ministre, il appartient au comité de décider. Je n'ai rien contre les modifications, dans la mesure où nous nous assurerons que les représentants des chemins de fer, s'ils nous quittent aujourd'hui, ou même jeudi à 12 h 30, pourront toujours être invités à venir témoigner à nouveau.

Le président suppléant (M. Deniger): Le comité peut décider de la marche à suivre comme bon lui semble, et réinviter les représentants des chemins de fer. Maintenant nous sommes d'accord pour nous réunir jeudi prochain, avec des représentants du ministère des Transports, et si le comité le désire, avec des témoins des chemins de fer.

M. Mazankowski: Sur quoi nous sommes-nous donc entendus?

Le président suppléant (M. Deniger): Il est entendu que nous nous réunissons jeudi à 11 h 00 du matin, avec des représentants des chemins de fer.

M. Mazankowski: Des chemins de fer?

[Text]

• 1800

Mr. Collenette: Mr. chairman you have other questioners I understand on the first round.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Yes. Okay, the railways will be here at 11 o'clock on Thursday. And the parliamentary secretary at 3.30 p.m.?

Mr. Benjamin: Sure. that would be interesting.

Mr. Mazankowski: Well, Mr. Chairman, I would suggest that we leave that open. We may very well want the minister or officials of the department. I think that, guessing perhaps the surface representations of the Department of Transport may very well want to come in. I think it would be desirable for the committee to have the surface administration here, and perhaps also from the area particularly relating to safety within the surface administration. We may very well then want the minister, and perhaps Mr. Bockstael may have a statement from the minister, or perhaps the minister may very well want to come himself, so I think we should leave that open.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I think, Mr. chairman, if we could just leave it on the basis that we hear from the railroads again at 11 o'clock Thursday until 12:30 p.m. or so; then, if we are not finished with them, we could sit again at 3.30 p.m. and finish with them. Then we could hear from Mr. Bockstael, or the minister, or do whatever else we want to.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): That is what I would like to do. I think that is what we should do. We will meet at 11 o'clock and, if we have not finished with the railroads, we will continue at 3.30 in the afternoon. Mr. Collenette.

Mr. Collenette: For representation, I would hope that the committee would see fit to hear from Mr. Benson and the CTC on the subject as well.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Well I notice that in the audience right here the CTC has representation. So if the railways are coming back this Thursday, Mr. Mazankowski, Mr. Benjamin, do you want to save your one question until Thursday?

Mr. Mazankowski: Yes, fine, because it will probably multiply to three or four.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): The meeting is adjourned until Thursday at 11 o'clock.

[Translation]

M. Collenette: Monsieur le président, avez-vous d'autres personnes sur la liste des questions du premier tour?

Le président suppléant (M. Deniger): Oui. alors, les représentants des chemins de fer seront ici à 11 h 00, jeudi matin. Le secrétaire parlementaire à 15 h 30?

M. Benjamin: Je pense que ce serait très intéressant.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je propose que nous laissions encore cette question ouverte. Peut-être voudrions-nous inviter le ministre ou des hauts fonctionnaires du ministère. Je crois que les responsables des transports de surface au ministère seront sans doute intéressés par notre réunion. Je pense qu'il serait souhaitable que le Comité invite ici des responsables des Transports de surface et peut-être même plus particulièrement, des spécialistes des questions de sécurité. Nous pourrions alors inviter le ministre. Peut-être que M. Bockstael aura une communication à nous faire de sa part, à moins que le ministre lui-même ne vienne. Laissons donc cette question ouverte.

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Nous pourrions peut-être en rester là: nous aurons les représentants des chemins de fer à 11 h 00, jeudi matin, jusqu'à 12 h 30. Au cas où nous n'en aurions pas fini avec eux, nous pourrions toujours reprendre la réunion à 15 h 30 et terminer. Nous pourrions ensuite inviter M. Bockstael ou même le ministre.

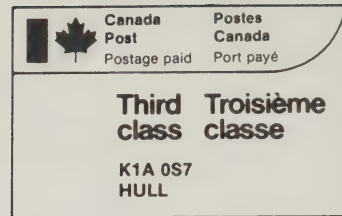
Le président suppléant (M. Deniger): Je pense que c'est ce que nous devrions faire. Nous nous réunirons à 11 h 00, et si nous n'avons pas terminé avec les chemins de fer, nous reprendrons à 15 h 30 l'après-midi. Monsieur Collenette.

M. Collenette: Afin d'avoir une représentation équitable, j'aimerais que le Comité invite M. Benson et la CCT.

Le président suppléant (M. Deniger): Eh bien, je remarque qu'il y a un représentant de la CCT dans l'assemblée. Si donc, les chemins de fer sont présents jeudi prochain, M. Mazankowski et M. Benjamin pourraient peut-être en profiter pour poser leur question ce jour-là?

M. Mazankowski: Oui. Surtout qu'il y en aura sans doute trois ou quatre fois plus.

Le président suppléant (M. Deniger): La séance est levée, le Comité se réunira jeudi à 11 h 00.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From CP Rail:

Mr. John Fox, Chief Engineer;
Mr. W. J. Wysocky, Solicitor, Law Department.

From Canadian National Railways:

Mr. John S. Busby, Assistant to Chief Engineer.

Du Canadien Pacifique:

M. John Fox, ingénieur en chef;
M. W. J. Wysocky, conseiller juridique.

Des Chemins de fer nationaux du Canada:

M. John S. Busby, adjoint à l'ingénieur en chef.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 36

Thursday, July 9, 1981

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 36

Le jeudi 9 juillet 1981

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-227, An Act to amend the Railway Act
(fences)

CONCERNANT:

Bill C-227, Loi modifiant la loi sur les chemins de
fer (clôtures)

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. André Maltais

Messrs.

Anguish	Dion
Benjamin	Fisher
Bockstael	Flis
Collenette	Gass
Corbin	Hargrave

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. André Maltais

Messieurs

Mazankowski	McRae
McCain	Nicholson (Miss)
McCuish	Reid (<i>St. Catharines</i>)
McDermid	Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Thursday, July 9, 1981:

Miss Nicholson replaced Mr. Dionne (*Chicoutimi*);
Mr. McCuish replaced Mr. Scott (*Hamilton-Wentworth*);
Mr. McCain replaced Mr. McKnight;
Mr. Flis replaced Mr. Hudecki;
Mr. Dion (*Portneuf*) replaced Mr. Deniger.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 9 juillet 1981:

M^{lle} Nicholson remplace M. Dionne (*Chicoutimi*);
M. McCuish remplace M. Scott (*Hamilton-Wentworth*);
M. McCain remplace M. McKnight;
M. Flis remplace M. Hudecki;
M. Dion (*Portneuf*) remplace M. Deniger.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JULY 9, 1981
(60)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 11:13 o'clock a.m. this day, the Acting Chairman, Mr. McRae presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Collenette, Corbin, Dion, Flis, Hargrave, Mazankowski, McCain, McCuish, McRae, Miss Nicholson, Messrs. Reid (*St. Catharines*) and Turner.

Witnesses: Mr. J. M. Beaupré, General Manager, The Railway Association of Canada. *From CP Rail:* Mr. John Fox, Chief Engineer; Mr. J. M. Wysocky, Solicitor, Law Department. *From the Canadian National Railways:* Mr. Phillip R. Richards, Chief Engineer; Mr. H. J. G. Pye, Q.C., General Solicitor.

The Committee resumed consideration of Bill C-227, An Act to amend the Railway Act (fences).

The Committee resumed consideration of Clause 1.

Mr. Beaupré made a statement.

In accordance with a motion of the Committee, at the meeting held on May 8, 1980, the Chairman authorized that the document submitted by Mr. Beaupré, General Manager, The Railway Association of Canada, be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix "TRPT-17"*).

The witnesses answered questions.

At 12:43 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 9 JUILLET 1981
(60)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 11 h 13 sous la présidence de M. McRae (président suppléant).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Collenette, Corbin, Dion, Flis, Hargrave, Mazankowski, McCain, McCuish, McRae, M^{lle} Nicholson, MM. Reid (*St. Catharines*) et Turner.

Témoins: M. J. M. Beaupré, gérant général, Association des chemins de fer du Canada. *Du Canadien Pacifique:* M. John Fox, ingénieur en chef, M. J. M. Wysocky, conseiller juridique. *Des Chemins de fer nationaux du Canada:* M. Phillip R. Richards, ingénieur en chef; M. H. J. G. Pye, c.r., solliciteur général.

Le Comité reprend l'étude du bill C-227, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (clôtures).

Le Comité reprend l'étude de l'article 1.

M. Beaupré fait une déclaration.

Conformément à une motion du Comité adoptée à la séance du 8 mai 1980, le président autorise que le document soumis par M. Beaupré, gérant général de l'Association des chemins de fer du Canada, soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir Appendice "TRPT-17"*).

Les témoins répondent aux questions.

A 12 h 43, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, July 9, 1981

• 1112

[Text]

The Clerk of the Committee: Hon. Members, the chairman and the vice-chairman are unable to be here this morning. Is it the wish of the committee to appoint Mr. McRae as acting chairman?

Some hon. Members: Agreed.

The Clerk: Mr. McRae.

The Acting Chairman (Mr. McRae): I do not see a full quorum, but I think we can start and we will resume consideration of our order of reference on Bill C-227, An Act to amend the Railway Act (fences). We shall resume consideration of Clause 1 and welcome the delegates from Canadian National and CP Rail. Mr. Beaupré, General Manager of The Railway Association of Canada, would like to make an opening statement, if it is agreeable, and then we will have questioning following this.

Mr. Beaupré.

Mr. J. M. Beaupré (General Manager, The Railway Association of Canada): Thank you, Mr. Chairman. I have a very brief statement, which has been deposited with the secretary.

On behalf of the Railway Association, I would like to make the following statement.

In addition to Canadian National and Canadian Pacific, a number of other railways in Canada are members of The Railway Association of Canada, and on behalf of the association and such other members, The Railway Association fully endorses the position taken by CN Rail and Canadian Pacific on Bill C-227. I will not read the list of members, but you have them before you, gentlemen.

• 1115

Mr. Mazankowski: To complete the evidence for the record, perhaps this should be appended, to show the names of the member companies of the railway system.

The Acting Chairman (Mr. McRae): Is it agreed that this be appended?

Some hon. Members: Agreed.

The Acting Chairman (Mr. McRae): There you go, Mr. Beaupré.

Mr. Beaupré: Thank you, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. McRae): Mr. Beaupré, are you not making a statement at all?

Mr. Beaupré: The statement was, sir, that the other members of the association support the Canadian National and the Canadian Pacific.

Mr. Mazankowski: The acting chairman is in over his head this morning.

The Acting Chairman (Mr. McRae): All right, questions. Mr. Mazankowski first, I guess.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 9 juillet 1981

[Translation]

Le greffier du Comité: Membres du Comité, le président et le vice-président ne peuvent présider la réunion de ce matin. Consentez-vous à nommer M. McRae à titre de président suppléant?

Des voix: D'accord.

Le greffier: Monsieur McRae.

Le président suppléant (M. McRae): Nous n'avons pas encore le quorum, mais je pense que nous pouvons quand même commencer. Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi, le Bill C-227, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (clôtures). Nous reprenons l'étude de l'article 1, et nous souhaitons la bienvenue aux représentants du CN et du CP. M. Beaupré, gérant général de l'Association des chemins de fer du Canada, veut faire un exposé, et ensuite, vous poserez des questions.

Monsieur Beaupré.

M. J. M. Beaupré (gérant général, Association des chemins de fer du Canada): Merci, monsieur le président. J'ai une brève déclaration à faire, dont j'ai donné des exemplaires au greffier.

Au nom de l'Association des chemins de fer du Canada, je tiens à faire les remarques suivantes.

En plus du CN et du CP, d'autres sociétés de chemins de fer canadiennes sont membres de l'Association des chemins de fer du Canada, et l'Association des chemins de fer se solidarise avec la position prise par le CN et le CP sur le Bill C-227. Je ne vous lirai pas la liste des membres de l'association, car vous l'avez sous les yeux.

M. Mazankowski: Pour que le compte rendu soit complet, peut-être convient-il d'y annexer la liste de membres de l'Association?

Le président suppléant (M. McRae): Les membres du Comité sont-ils d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président suppléant (M. McRae): Poursuivez, monsieur Beaupré.

M. Beaupré: Merci, monsieur le président.

Le président suppléant (M. McRae): Monsieur Beaupré, n'avez-vous pas un exposé à faire?

M. Beaupré: Mon exposé se résumait à souligner que les membres de l'association appuient la position du CN et du CP.

M. Mazankowski: Le président suppléant n'y est pas ce matin.

Le président suppléant (M. McRae): Très bien, alors, passons aux questions. Monsieur Mazankowski commencera.

[Texte]

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, arising out of the presentation at the last meeting are a couple of questions pertaining to the brief which I would like some explanation and perhaps elaboration on. First of all, reference is made to the fact that this bill does have the potential to draw on federal government resources. I wonder if you could explain that, perhaps from the standpoint of both CN and CP, because as the bill outlines it, it is simply a matter of payment. It calls on the municipality and the respective companies to share in the cost of the establishment of such a fence. But you carry it further by saying it could very well draw on the resources of the federal government; and if that were so, then this particular piece of legislation would not be valid, inasmuch as it not the prerogative of a private member, I understand, Mr. Chairman, to bring in a piece of legislation calling for the expenditure of federal funds.

Could one of the witnesses elaborate on that, please?

Mr. W. J. Wysocky (Solicitor, CP Rail): Mr. Chairman, if I may address myself to that question—the basic premise and the thrust and focus of the national transportation policy, and the manner in which the railways are operated under the National Transportation Act, are basically commercial principles. As we run on commercial principles, all costs which are incurred, all costs of operation, must be recouped through the tariffs, the charges, which are assessed against the traffic we carry; which is obvious. Inasmuch as we do a large volume of business with both the federal and the provincial governments in the operation of commuter and passenger trains, the charges we have to bear to erect fencing will come to be charged against both the federal and the provincial governments, as they will be charged to all shippers, of whatever ilk, to the extent possible, so that we can recover the expenditures we make.

Mr. Mazankowski: Of course, we would only be interested in that aspect as it relates to federal government expenditures. I think, Mr. Chairman, that is a very critical and crucial point, and perhaps it might require a ruling from the Chair. If that can be proven, if what the witness suggests is so, then we are dealing with a piece of legislation we do not have an entitlement to. Either it is correct or it is not.

Mr. Chairman, I would ask that you consider taking this under advisement, with the hope that perhaps a ruling can be made to clarify it. I am sure Mr. Collenette has checked this out with the legal people in the House and perhaps the people who are knowledgeable in the drafting of this kind of legislation. But if that assertion is true then we are completely out of order in dealing with this piece of legislation unless it is sponsored as a government bill.

• 1120

The Acting Chairman (Mr. McRae): It is my understanding, when a bill has been given second reading in the House and referred to this committee, that this particular consideration does not have to be given in this committee, a private members' bill especially. We have had this reference from the House by reason of second reading and I, at this stage, do not see any reason why we should, in this committee, attempt to erase a ruling that the House has accepted. I am told that all

[Traduction]

M. Mazankowski: Monsieur le président, suite à la dernière séance, je voudrais poser quelques questions au sujet du mémoire qui a été alors présenté. Je voudrais obtenir des précisions sur quelques points. Tout d'abord, on a dit que ce projet de loi pouvait entraîner des dépenses gouvernementales fédérales. Pouvez-vous nous expliquer comment? Pouvez-vous nous dire ce que cela signifierait du point de vue du CN et du CP, puisque d'après les dispositions du bill, il ne s'agit que de paiements. Les municipalités et les sociétés concernées devront partager les frais de l'érection des clôtures. Vous allez encore plus loin, et vous dites que le gouvernement fédéral sera mis à contribution. Si c'est le cas, ce projet de loi ne serait pas recevable, puisque les députés n'ont pas la prérogative de présenter des lois qui pourraient entraîner des dépenses fédérales.

Est-ce qu'un des témoins peut nous donner des précisions là-dessus?

M. W. J. Wysocky (avocat, CP Rail): Monsieur le président, puis-je répondre à cette question? L'hypothèse fondamentale et tout l'esprit de la politique nationale des transports, la façon dont les chemins de fer sont administrés en vertu de la Loi nationale sur les transports, reposent sur des principes commerciaux. Cela étant, tous les coûts, tous les coûts d'exploitation, doivent être récupérés à partir des tarifs, des droits, qui sont calculés d'après la charge transportée. C'est évident. Si les gouvernements fédéral et provinciaux sont de gros clients, pour nos activités de trains de banlieue ou de trains de voyageurs, les frais que nous devons assumer pour l'érection de clôtures seront reportés sur les tarifs perçus auprès des gouvernements. Tous nos clients, du reste, devront assumer ces frais, pour que nous puissions recouvrer les dépenses que nous ferons.

M. Mazankowski: Bien entendu, tout ce qui nous intéresse, ce sont les dépenses fédérales. Monsieur le président, je pense que c'est un point tout à fait crucial et capital, et peut-être qu'il faudrait que le président se prononce là-dessus. Si l'on peut prouver, si les témoins peuvent prouver qu'il s'agit d'une loi qui entraînera des dépenses, il ne nous appartient pas de l'étudier. Il faut trancher cela.

Monsieur le président, je voudrais que vous preniez note de ces faits et que vous vous prononciez, pour éclaircir la situation. Je suis sûr que M. Collenette a sollicité tous les avis juridiques nécessaires, à la Chambre et ailleurs, avant de présenter ce projet de loi. Si cela se révélait vrai, il faudrait cesser l'étude de ce bill, à moins qu'on ne le transforme en un bill du gouvernement.

Le président suppléant (M. McRae): Je crois savoir que lorsqu'un bill a franchi l'étape de la deuxième lecture à la Chambre et est déferé au Comité, le Comité n'a plus à se soucier de questions de cet ordre, surtout quand il s'agit d'un bill privé. La Chambre nous a saisis de ce bill, après la deuxième lecture, et je ne vois pas pourquoi, en comité, l'on essaierait de renverser une décision de la Chambre. L'on me dit que tous les bills privés sont vérifiés à la Chambre, afin

[Text]

private members' bills are checked by the House for that purpose, to make sure that is the case. I see the point the hon. member is making and the witness is making, but it seems to me this is a very indirect type of situation, and it would be my ruling that this bill is in order at this time because of these reasons.

Mr. McCain: Mr. Chairman, on a point of order.

The Acting Chairman (Mr. McRae): Mr. McCain on a point of order.

Mr. McCain: I think, Mr. Chairman, that while it has been checked, it is the duty of this committee to explore all aspects of the bill. By virtue of its second reading, I grant you it has had an element of approval by the House; but that does not preclude the consideration by this committee of whether or not public funds are in fact involved. If they are, and if this committee finds that they are, then I think it must so report. The committee's work cannot be considered to have been consummated by virtue of second reading, other than that it indicates there has been an element of check, that the committee should still explore that possibility and report accordingly to the House.

The Acting Chairman (Mr. McRae): Mr. Collenette, on the point of order, is it?

Mr. Collenette: Yes, Mr. Chairman, it is essentially to answer the concerns of Mr. McCain and Mr. Mazankowski. Whatever the railways do in terms of recovering their costs of charging their users is, of course, their own right. But this bill does not directly state that the taxpayers of Canada must put up money. It may very well be that the railways entered into relationships with municipalities and provincial governments or the federal government for certain kinds of services and support. But that is not in the same context of direct authorization of federal funds. It is just a customer kind of relationship and, while I appreciate our friends bringing the point up, I do not think the point they made is valid; so I therefore certainly agree with the ruling you have made.

The Acting Chairman (Mr. McRae): Mr. Mazankowski, you still have the floor.

Mr. Mazankowski: I certainly am not going to challenge your ruling, Mr. Chairman, but I, just simply by way of passing, remind Mr. Collenette that on several occasions we have had, in the case of CNR, a refinancing bill which calls for the expenditure of public funds to meet deficits that have been incurred over the years and to recapitalize the company. That results in a direct call upon federal government resources, of which fencing could very well be included as a legitimate expense. I will not dwell on the point, but I think it is important that it be clarified.

I would like to move on to another question for clarification. At the bottom of page 3 of your brief and on page 4, you talk about the question of trespassing and say that it is directly

[Translation]

d'éviter de telles irrégularités. Je comprends bien ce que vous essayez d'expliquer et ce que le témoin dit, mais il me semble que c'est tellement indirect que cela ne justifie pas que je déclare que ce bill est irrecevable.

Mr. McCain: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président suppléant (M. McRae): Monsieur McCain, vous voulez faire un rappel au Règlement, n'est-ce pas?

Mr. McCain: Monsieur le président, même si toutes les vérifications étaient faites, il appartient au Comité de faire une étude exhaustive. Ce n'est pas parce que le bill a franchi l'étape de la deuxième lecture, qu'il a été approuvé à la Chambre, que les membres du Comité ne peuvent pas se pencher sur tous les aspects et décider s'il y a, en fait, dépenses de fonds public ou non. Le cas échéant, il incombe aux membres du Comité d'en faire rapport. Je ne pense pas que le travail des membres du Comité soit entièrement régi par la deuxième lecture. L'étape de la deuxième lecture étant franchie, cela nous indique qu'il y a eu certaines vérifications, mais le Comité ne doit pas laisser de côté certains aspects et il doit en conséquence faire rapport à la Chambre.

Le président suppléant (M. McRae): Monsieur Collenette, vous voulez ajouter quelque chose?

Mr. Collenette: En effet, monsieur le président. Je voudrais répondre aux préoccupations de MM. McCain et Mazankowski. Les sociétés de chemins de fer peuvent prendre toutes les mesures qu'elles entendent pour recouvrer leurs coûts, imposer tous les tarifs qu'elles veulent à leurs usagers. Les dispositions de ce bill ne précisent pas qu'il y aura dépense de deniers publics; il se peut très bien que les sociétés de chemins de fer s'entendent avec les municipalités et les gouvernements provinciaux, ou encore avec le gouvernement fédéral, pour fournir certains services. Cela n'a rien à voir avec un pouvoir direct de dépenser des fonds fédéraux. C'est tout simplement des rapports entre client et fournisseur, et même si je comprenais pourquoi mes amis ont soulevé la question, je ne pense pas que leurs préoccupations soient fondées. J'abonde tout à fait dans le sens de la décision que vous venez de rendre, monsieur le président.

Le président suppléant (M. McRae): Monsieur Mazankowski, c'est toujours à vous.

Mr. Mazankowski: Je ne vais certainement pas contester votre décision, monsieur le président. Je tiens cependant à signaler à M. Collenette qu'à plusieurs reprises, nous avons eu, dans le cas du CN, un bill de refinancement qui engageait des fonds publics, notamment, pour couvrir certains déficits accumulés au fil des ans et pour remanier le capital de la société. Cela a donc entraîné une ponction directe dans les ressources du gouvernement fédéral, et les clôtures pourraient très bien constituer une dépense aussi légitime. Je n'insisterai pas là-dessus, mais je pense qu'il est important que cela soit précisé.

Je voudrais passer à autre chose, car j'aurais besoin de précisions. Au bas de la page 3 de votre mémoire, et à la page 4, vous parlez de la question de l'accès interdit, et vous dites

[Texte]

attributable to the matter of adequate zoning by-laws. You go on to say that this whole question is really a jurisdictional question which properly within the realm of the provinces and/or the municipalities. If that is the case then I presume that by saying it, in effect you are claiming that it would absolve you from any responsibility in that regard. No? Could you explain then, please.

• 1125

Mr. John Fox (Chief Engineer, CP Rail): I think the point we were making earlier is that we are somewhat helpless in trying to control the growth of our larger towns and cities. In other words, we are no more and no less than a taxpayer in those particular municipalities, and we can only protest insofar as any taxpayer can protest. That we have done with, I might say, very little success. Now, what we are really doing here is pointing out that perhaps the municipalities, and I presume to some extent the provinces inasmuch as they control the municipalities, should be looking at this particular situation. Perhaps they should be passing the necessary laws or whatever to ensure that when the towns and the municipalities, et cetera are being developed it will be done in a logical fashion for the safety of those people who are going to live there.

Mr. Mazankowski: Well, of course, you cannot change what really is in effect right now, other than the fact that you can take the necessary precaution or action to correct a dangerous situation. In part, that is what this bill is doing. It is calling upon the railroad to work with the municipality on a cost-sharing arrangement to provide adequate fencing.

Now, if you assume that fencing will help alleviate some of the problem, then it is a step in the right direction; but it may be that you are contending that adequate fencing will not cure the problem of trespassing. I mean, we are really debating a very fundamental point here, and I am not sure what you are saying categorically. I sense in one respect that you are saying that any amount of fence will not prevent trespassing in its totality.

Mr. J. Fox: Okay, perhaps I can try to answer it, and I will take a hypothetical example. Let us say we have a three-mile stretch of railway right-of-way through a city, and let us assume that every mile there is an underpass or an overpass for the public to pass over the railway, and we have that area fully fenced with the type of fence that is proposed in this bill. We will not, I submit, control the people in that area from trespassing on the railway. They will go over the fence or through the fence, and that has been our experience wherever we have had this type of fencing.

Mr. Mazankowski: You will limit it, though.

Mr. J. Fox: We will limit it to a certain extent but, once a fence is cut, you will find for the most part pretty well that everybody who wants to cross at that point will do so.

Mr. Mazankowski: Then whose job is it to police it? Is it the railway's job, or is it the job of the local police establishment?

[Traduction]

que c'est directement lié à la question des règlements de zonage. Vous dites que toute cette question et une question de compétence, en l'occurrence, celle des provinces et des municipalités. J'imagine que pour vous, le simple fait de le reconnaître vous exonère de toute responsabilité? Dans ce cas, pouvez-vous vous expliquer?

M. John Fox (ingénieur en chef, CP Rail): Ce que j'ai essayé d'expliquer tout à l'heure, c'est que nous n'avons pratiquement aucun contrôle sur la croissance des principales villes et municipalités. Autrement dit, pour ces municipalités, nous ne sommes ni plus ni moins que des contribuables ordinaires, et c'est à ce titre seulement que nous pouvons procéder. C'est d'ailleurs ce que nous avons fait, avec fort peu de succès, je dois l'avouer. Tout ce que nous voulons, c'est que les municipalités et les provinces, qui, dans une certaine mesure, contrôlent les municipalités, remettent en question cette situation. Il faudrait peut-être qu'elles envisagent d'adopter des lois qui obligent les villes et les municipalités à se développer d'une façon logique et en tenant compte de la sécurité de leurs futurs habitants.

M. Mazankowski: Il est évident que vous ne pouvez pas changer l'ordre des choses actuel, mais vous pouvez tout de même prendre des précautions, des mesures pour corriger une situation dangereuse. En réalité, c'est en partie ce que ce bill cherche à faire. Il demande aux chemins de fer de travailler en collaboration avec la municipalité, de partager les frais d'installation de clôtures suffisantes.

Maintenant, si vous pensez que ces clôtures résoudront une partie du problème, c'est probablement une bonne chose, mais vous semblez penser que ces clôtures n'empêcheront pas les gens de passer. Vous savez, c'est une question passablement fondamentale, et je ne suis pas certain de comprendre votre point de vue. J'ai l'impression qu'à votre avis, il n'y a pas de clôture qui suffirait à empêcher les gens de passer complètement.

M. J. Fox: Je vais essayer de mieux m'expliquer, et pour cela, je vais vous donner un exemple. Supposons que nous ayons un droit de passage de trois milles de long pour notre voie ferrée à l'intérieur d'une ville; supposons d'autre part qu'il y a un passage pour piétons, souterrain ou aérien, tous les milles; toute la voie est clôturée avec le type de clôture qui est décrit dans ce bill. Je peux vous assurer que nous ne réussirons pas à empêcher les gens de grimper au-dessus des clôtures et de traverser la voie de chemin de fer. Dans toutes les situations de ce genre, c'est toujours ce qui se produit.

M. Mazankowski: Mais il y en a tout de même moins qui traversent.

M. J. Fox: Dans une certaine mesure, il y en a moins qui traversent, mais dès qu'il y a un trou dans une clôture, tout le monde en profite.

M. Mazankowski: Qui donc doit se charger de la surveillance? Est-ce la responsabilité des chemins de fer ou bien de la police locale?

[Text]

Mr. J. Fox: Well, we police our own rights-of-way as far as the railway is concerned, and our police force do ask for assistance from city or whatever police forces to assist them. It gets to be a monstrous type of job, as I am sure you can appreciate. You know, it is almost a 24-hour-a-day deal and neither the municipal forces nor our own forces have those resources to do so.

Now, of course, if you take another example in the same type of area, and instead of having overpasses or underpasses for the public, you have level crossings, a grade. Say we put up the same type of fence and assume that nobody will cut the fence or go over it, what protection do we have at the crossings? We cannot fence across the tracks. So anybody who wishes to can walk to a crossing and walk down the tracks, and this happens.

Mr. Mazankowski: Well, of course, that is the merits of dealing with the global problem.

Mr. J. Fox: Exactly, sir; exactly.

Mr. Mazankowski: I can come back to that. We are only dealing with one element here. But the matter of adequate pedestrian rights-of-way or crossings is clearly a matter that to me is quite important.

The Acting Chairman (Mr. MacRae): Mr. Mazankowski, this is your last question. I will give you one more. I am giving you a little longer because of your special interest.

Mr. Mazankowski: That is very generous of you. I know there would be some rewards in advancing your name for acting chairman.

The Acting Chairman (Mr. MacRae): I assure you, that has not helped a bit.

Mr. Mazankowski: No favouritism.

The Acting Chairman (Mr. MacRae): Mr. Mazankowski.

• 1130

Mr. Mazankowski: On page 5 you talk about the necessity to prevail upon developers and municipalities to provide a solution before a problem arises. You talk about a fixed formula toward the cost of improving fences in municipalities where a mutually agreed formula can be negotiated. Could you give me some examples of what kind of a formula arrangement you have made in the past and what process you have gone through? The experience you have gained may very well be of some benefit in terms of how we might deal with this piece of legislation or a modified form of legislation.

Mr. J. Fox: I think our basic formula is similar to that of Canadian National. If the municipality approaches as saying they would like a better fence than the seven-strand or whatever fence provided by the railway and, in this instance, we would like to have a six-foot chain-link fence, we will assist them in erecting that fence up to what it would cost us to put in a new right-of-way fence in accordance with the Railway Act.

[Translation]

M. J. Fox: Nous surveillons nos propres droits de passage et notre personnel de sécurité demande de l'aide à la police de la ville quand il en a besoin. Vous devez vous rendre compte que cela peut devenir un travail gigantesque. Ni la police municipale ni notre service de sécurité ne peut assurer la surveillance 24 heures par jour, comme cela serait nécessaire.

Évidemment, vous avez un autre exemple, celui de passages à niveau pour piétons au lieu de passages aériens ou souterrains. Même en supposant que personne ne fera un trou dans la clôture ou ne passera par-dessus, comment les passages sont-ils protégés? Nous ne pouvons pas mettre de barrière en travers des voies. Par conséquent, n'importe qui peut traverser au passage à niveau, puis suivre la voie, et c'est précisément ce qui se produit.

M. Mazankowski: C'est justement pour cette raison qu'il faut attaquer le problème dans son ensemble.

M. J. Fox: Exactement, monsieur, exactement.

M. Mazankowski: Je reviendrai plus tard sur cette question. Pour l'instant, nous n'en avons abordé qu'un seul élément. Mais je suis convaincu de l'importance des voies de passage pour piétons, de passages bien conçus.

Le président suppléant (M. MacRae): Monsieur Mazankowski, c'est votre dernière question, mais je vous en accorde une autre. Je vous donne un peu plus de temps, car je sais que cela vous intéresse tout particulièrement.

M. Mazankowski: Voilà qui est très généreux. Je savais qu'en vous proposant pour le poste de président suppléant je faisais une bonne affaire.

Le président suppléant (M. MacRae): Je vous assure que cela n'entre pas en ligne de compte.

M. Mazankowski: Pas de favoritisme.

Le président suppléant (M. MacRae): Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: A la page 5, vous dites qu'il faut absolument convaincre les promoteurs et les municipalités de trouver une solution aux problèmes avant qu'ils ne se posent. Vous parlez d'une formule standard qui servirait à améliorer les clôtures dans les municipalités, une formule qui serait négociée, puis mutuellement acceptée. Pouvez-vous me citer des formules auxquelles vous êtes parvenus avec certaines municipalités, et comment les avez-vous adoptées? Il est possible que votre expérience dans ce domaine nous soit utile pour l'étude de ce projet de loi, ou de cette modification.

M. J. Fox: Notre formule type ressemble à celle du Canadian National. Si une municipalité vient nous dire qu'elle aimerait qu'on installe une clôture plus solide que la clôture à sept fils qui est d'ordinaire installée par le chemin de fer—et dans ce cas, nous aimerions une clôture métallique de six pieds—nous aidons cette municipalité à installer la clôture et nous lui versons une somme égale à ce que nous aurait coûté l'installation d'une nouvelle clôture de droit de passage, conformément à la Loi sur les chemins de fer.

[Texte]

Mr. Mazankowski: Can I just check you on that? You say you will assist the municipality. When you say that, you absolve yourself of responsibility.

Mr. J. Fox: I am talking in a financial sense.

Mr. Mazankowski: But you consider it somebody else's responsibility. By making that statement, are you saying, "All right, you want a fence. You put it up and we will help you along." Is that the approach?

Mr. J. Fox: I am talking about the financial assistance.

Mr. Mazankowski: It is not the other way around? That they come to the railway, saying they want a fence and will assist you if you need some help? Really, the shoe is on the other foot, you are saying.

Mr. J. Fox: Generally, the municipality comes to the railway. And we will assist them financially up to the value of what it would cost us to put up a standard right-of-way fence, as we consider it. The municipality puts up the rest.

Mr. Mazankowski: But there is really no fixed formula. It varies. What sort of arrangement has been the practice in the past? Fifty per cent?

Mr. J. Fox: No, no. The cost of a mile of right-of-way fence, seven-strand high is approximately \$8,700 per mile. The cost of a mile of six-foot high chain-link fence is of the order of \$54,600 or more, I think. We will pay the \$8,700 and the municipality picks up the remainder of the money, whatever it works out to.

The Acting Chairman (Mr. McRae): Mr. Flis asked to question.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman. I wonder if I could refer our witnesses to the first map in your presentation. Where the rights-of-way split is the riding of Parkdale-High Park. The northern boundary of Parkdale is hemmed in by the CP-CN rail. The southern boundary of Parkdale-High Park is the CN rail. What state of fencing do we have along the CP-CN rail at the north of my riding, and the CN rail on the southern part of my riding?

Mr. J. Fox: Perhaps you could tell me the line that you are talking about. I might be able to identify it for you.

Mr. Flis: All right. When you look at the map it is the portion that comes in like the toe of a shoe.

Mr. J. Fox: That is our Galt subdivision.

Mr. Flis: The northern point would be Runnymede and Dundas.

Mr. J. Fox: I know where you mean now.

Mr. Flis: A couple of weeks ago a lad by the name of Cairns was killed on that track. The police report we received said that there was very easy access to the tracks along there, and this partly contributed to the death of this lad.

• 1135

Mr. J. Fox: You are probably quite correct when you say that there is easy access.

[Traduction]

M. Mazankowski: Pourriez-vous préciser? Vous dites que vous aidez la municipalité. Ne considérez-vous pas que cela vous exonère de toute responsabilité?

M. J. Fox: Je parle uniquement du point de vue financier.

M. Mazankowski: Mais vous considérez que c'est la responsabilité de quelqu'un d'autre. En disant cela, vous dites en réalité: «Très bien, vous voulez une clôture; installez-la et nous vous aiderons à la payer.» C'est bien cela?

M. J. Fox: Je parle d'aide financière.

M. Mazankowski: Mais est-ce que ce n'est pas justement l'inverse? La municipalité vient vous voir et vous dit qu'elle veut une nouvelle clôture et qu'elle est prête à vous aider à la payer? Dans ce cas-là, la responsabilité glisse de l'autre côté.

M. J. Fox: En règle générale, c'est la municipalité qui vient voir le chemin de fer. Nous acceptons de les aider financièrement jusqu'à concurrence de ce qu'ils nous en coûterait pour installer une barrière standard; la municipalité verse le reste.

M. Mazankowski: Mais il n'y a pas vraiment de formule standard. Cela varie. En général, à quoi cela correspond-il? Cinquante p. 100?

M. J. Fox: Non, pas du tout. Une clôture de sept fils coûte environ \$8,700 le mille. Pour ce qui est d'une clôture métallique de six pieds de haut, cela coûte environ \$54,600 le mille, sinon plus. Par conséquent, nous payons \$8,700 à la municipalité, qui paie elle-même la différence, quelle qu'elle soit.

Le président suppléant (M. McRae): M. Flis a indiqué qu'il voulait poser des questions.

M. Flis: Merci, monsieur le président. J'aimerais que notre témoin se reporte à la première carte de son exposé. Si vous regardez la limite du droit de passage, elle se trouve dans le circonscription de Parkdale-High Park. La voie de chemin de fer du CP-CN suit la limite nord de Parkdale. La voie du CN suit la limite sud de Parkdale-High Park. Dans quel état est la clôture le long de la voie CP-CN, au nord de ma circonscription, et le long de la voie CN, au sud de ma circonscription?

M. J. Fox: De quelle ligne parlez-vous? Je pourrais peut-être retrouver la référence.

M. Flis: Très bien. Quand vous regardez la carte, c'est la partie qui ressemble à la pointe d'une chaussure.

M. J. Fox: C'est notre district de Galt.

M. Flis: L'extrémité nord se trouve dans les environs de Runnymede et de Dundas.

M. J. Fox: Oui, je vois.

M. Flis: Il y a deux semaines, un jeune garçon, nommé Cairns, a été tué sur cette voie. D'après le rapport de police que nous avons reçu, il est extrêmement facile de passer sur les voies, et c'est une des raisons de la mort de ce jeune garçon.

M. J. Fox: Vous avez sans doute raison de dire que l'accès est facile.

[Text]

Mr. Flis: I would like to know, Mr. Chairman, just what is the state of fencing along those two lines, the CN line running along the lakeshore and the CP-CN line shooting up north.

Mr. J. Fox: I really cannot answer with any honesty, I have not inspected the fences up there for some time. If you would bear with us, I can certainly find out and give you a written report on the whole thing.

Mr. Flis: I think it is very important, because lives are being lost there and just from my own brief inspection, where there is a fence there are holes in it with gaps that you can run a truck through. In other areas there is no fence at all. We know that a lot of people get killed when they are crossing the railway track, but many do get killed just because of a lack of fencing and, in some areas, there is no fencing whatsoever.

Mr. J. Fox: Could I clarify one point, sir? In relation to our Lambton Yard, you are talking east or west?

Mr. Flis: Can you give me the intersections of your Lambton Yard?

Mr. J. Fox: I do not know Toronto that well in terms of streets. Do you know where the diamonds are, in what we call west Toronto, where the CN and CP cross?

Mr. Flis: You know what is referred to in the west end of Toronto as the Junction?

Mr. J. Fox: I think that will be west Toronto.

Mr. Flis: Yes.

Mr. J. Fox: It is west of that?

Mr. Flis: That is right—it would be east of that, sorry.

Mr. J. Fox: Now I have the right place.

Mr. Flis: So, I am hearing from the witnesses that really the two lines, CN and CP, do not know the state of fencing in that area, which, as I say, affects my constituency on the north side and the south side.

My next question is, what plans do they have for fencing along those lines in that specific area?

The Acting Chairman (Mr. McRae): Mr. Wysocky.

Mr. Wysocky: If I could just comment to the hon. member from Parkdale-High Park, the witnesses before you are the chief engineers of the respective, roads, and cannot be expected to have hands-on knowledge of every piece of track within the country, which totals about 40,000-odd miles. It has been indicated that we would undertake to provide you with specific information should you require it, and we would be happy to do so.

Mr. Flis: Mr. Chairman, as a young lad has just been killed in that area, you would think our witnesses would have this

[Translation]

M. Flis: Monsieur le président, j'aimerais savoir quel est l'état des clôtures qui ont été érigées le long de ces deux lignes, à savoir la ligne du CN qui longe le lac et la ligne partagée par le CP et le CN qui va vers le nord.

M. J. Fox: Je ne peux, à vrai dire, pas répondre à votre question, car je n'ai pas inspecté ces clôtures depuis assez longtemps. Si vous voulez bien patienter, je pourrais me renseigner et vous donner un rapport écrit à ce sujet un peu plus tard.

M. Flis: Je pense que cela est extrêmement important, car des gens meurent chaque année. J'ai moi-même fait une petite inspection de quelques clôtures, et je sais que les trous sont parfois si grands qu'un camion pourrait y passer. D'autre part, pour certaines lignes, il n'y a pas de clôture du tout. Nous savons que beaucoup de gens sont tués lorsqu'ils essaient de traverser les lignes de chemins de fer, mais bon nombre d'entre eux les traversent tout simplement parce qu'il n'y a pas suffisamment de clôtures ou pas de clôture du tout.

M. J. Fox: J'aimerais avoir une petite précision. Pour ce qui est de la gare de triage de Lambton, parlez-vous de la partie est ou ouest?

M. Flis: Pourriez-vous me donner le nom de quelques rues qui aboutissent à la gare de Lambton?

M. J. Fox: Je ne connais pas très bien Toronto. Savez-vous où se trouvent les terrains de baseball dans ce que l'on appelle l'ouest de Toronto, là où les lignes du CN et du CP se croisent?

M. Flis: Savez-vous ce que l'on appelle communément la Junction, dans le quartier ouest de Toronto?

M. J. Fox: Je pense qu'on appelle tout simplement cela l'ouest de Toronto.

M. Flis: Oui.

M. J. Fox: Est-ce à l'ouest de cela?

M. Flis: C'est exact. Pardon. Ce serait plutôt à l'est.

M. J. Fox: J'y suis.

M. Flis: Ce que vous me dites, donc, c'est que les sociétés responsables de ces deux lignes, c'est-à-dire le CN et le CP, ne savent pas dans quel état sont les clôtures dans cette région, qui fait partie de ma circonscription du côté et du côté sud.

Ma dernière question est la suivante: quels projets avez-vous faits pour ce qui est de l'érection de clôtures le long de ces lignes, dans cette région?

Le président suppléant (M. McRae): Monsieur Wysocky.

M. Wysocky: J'aimerais répondre aux questions posées par le député de Parkdale-High Park, si vous le voulez bien. Les témoins qui comparaissent devant vous aujourd'hui sont les ingénieurs en chef pour ce qui est des routes des deux sociétés; vous ne pouvez pas vous attendre à ce qu'ils aient sous la main des renseignements sur chaque bout de chemin de fer au pays. Le réseau fait en tout quelque 40,000 milles. On vous a déjà dit qu'on ferait le nécessaire pour vous fournir tous les renseignements particuliers dont vous avez besoin, et cela nous fait d'ailleurs plaisir.

M. Flis: Monsieur le président, on aurait pu s'attendre à ce que les témoins aient fait le nécessaire pour obtenir des

[Texte]

kind of data at their fingertips before coming to this committee. I would like such a report in writing: what led to the death of the Cairns boy, the state of the fencing along those tracks, the present plans they have for fencing along those tracks, and the future long term plans. I am referring specifically to the tracks on the northeast side of Parkdale-High Park, and the southern track running along the lakeshore.

Just to show you the gravity of the situation, in my riding yesterday I was visiting the Inglis plant on Strachan, and the tracks—those would be, I guess, both the CN and CP tracks—are crossed by about 1,000 workers, who cross in mobs when shifts are changing. Just across the track is Massey-Harris, with probably about 2,000 workers. Really, there is no protection whatsoever for those workers who cross those tracks. That problem may be a little different, but I am afraid that access is just too easy.

I must disagree very strongly with a comment that one of the witnesses made, that putting up fencing will not prevent people from crossing and having access to the tracks. The police report clearly states that because of the easy access to the tracks this Cairns lad was killed. Damn it all, we have a bill in front of us that is going to save lives. Let us not pussyfoot around and question whether it is in order or not. I think it is in order, it has been checked through by the proper officials in the House. We have a bill here that is going to save lives. Let us not waste time. Let us push ahead. I am very disappointed, Mr. Chairman, that we are not getting any better facts than we are now, especially in relation to that area, where there has just been a recent death.

Mr. J. Fox: I was not aware, even, that a death had occurred there, sir. I do not see all these things. I will certainly look into it for you. You talk about Massey-Harris plants, and so on and so forth, if they are trespassing across the railroad tracks, we can do certain things until we get a fence erected there, if a fence is required. I will make sure that our police department is out in full force and we will see that those people do not trespass any more.

• 1140

Mr. Flis: I would like to ask the same witness, Mr. Chairman, does he still stand by his statement that fencing will not prevent people from crossing tracks? I am talking about areas that are not intersections.

Mr. J. Fox: Fencing will stop some people, sir. It will not stop all people. That has been our experience. That is what we

[Traduction]

renseignements à ce sujet avant de venir comparaître devant le Comité, étant donné qu'un jeune garçon vient d'être tué dans cette région. J'aimerais que vous me fournissiez un rapport écrit où vous me fourniriez des réponses aux questions suivantes: qu'est-ce qui a amené la mort du jeune Cairns? Dans quel état sont les clôtures le long de cette ligne de chemin de fer? Et enfin, quels plans avez-vous fait pour l'érection de clôtures le long de ces lignes et quels sont vos projets à long terme? Je m'intéresse ici à la ligne de chemin de fer qui se trouve du côté nord-est du district Parkdale-High Park et à celle qui longe la rive sud du lac.

Je vais vous citer un exemple, pour vous prouver à quel point la situation est grave. Hier, je me suis rendu dans ma circonscription pour visiter l'usine Inglis, située rue Strachan. Les lignes de chemin de fer, qui, je suppose, appartiennent au CN, ainsi qu'au CP, sont traversées par environ 1,000 employés chaque fois qu'il y a un changement de quart. De l'autre côté de la ligne de chemin de fer se trouve l'usine Massey-Harris, qui compte sans doute environ 2,000 employés. Je tiens à souligner que ces travailleurs qui traversent les lignes de chemin de fer ne sont pas du tout protégés. Le problème, ici, est peut-être un petit peu différent, mais il me semble que les gens ont beaucoup trop facilement accès aux lignes de chemin de fer.

Je ne suis pas du tout d'accord sur le commentaire fait par l'un des témoins suivant lequel le fait d'ériger des clôtures n'empêchera pas les gens de traverser les lignes de chemin de fer. Le rapport préparé par la police lors du décès du jeune Cairns établit clairement que l'accident est dû au fait que l'accès aux lignes de chemin de fer est beaucoup trop facile. Écoutez, le projet de loi que nous sommes en train d'étudier, s'il est accepté, épargnera des vies. Ne tergiversons pas pendant 107 ans pour savoir si notre proposition est recevable ou non. Je pense, pour ma part qu'elle l'est, puisque les personnes responsables à la Chambre l'ont acceptée. Je répète que ce bill pourrait sauver des vies. Ne perdons pas de temps. Monsieur le président, je tiens à dire que je suis très déçu de ne pas avoir pu obtenir de meilleurs renseignements auprès de nos témoins au sujet de cette région où il vient de se produire un accident mortel.

M. J. Fox: Je n'étais même pas au courant de cela, monsieur, Je ne vois pas tout ce qui se passe. Je vais me renseigner à ce sujet pour vous. Vous avez parlé de l'usine Massey-Harris, etc. Si les employés passant sans permission sur les voies de chemin de fer, nous pouvons faire un certain nombre de choses avant de mettre en place une clôture, si une clôture est vraiment nécessaire. Je ferai le nécessaire pour que la police y assure une patrouille, afin que les gens ne continuent pas de traverser les lignes de chemin de fer à cet endroit.

M. Flis: J'aimerais poser une question au même témoin, monsieur le président. Maintient-il toujours que le fait d'ériger des clôtures n'empêchera pas les gens de traverser les lignes de chemin de fer? Je parle bien sûr des endroits où il n'y a pas de croisement.

M. J. Fox: Les clôtures arrêteront certaines personnes, mais pas tout le monde; en tout cas, c'est ce que nous a révélé notre

[Text]

are trying to tell the committee: fencing will not solve the whole problem of trespassing. For instance, in the area you are talking about, there are some level crossings. What is to stop anybody from going to the level crossing and walking down the right of way of the railway and getting hit by a train? How do you stop this?

Mr. Flis: I think I made it clear, Mr. Chairman, there are two problems here: one of crossings and one of easy access between crossings. I think this bill is trying to prevent lives being lost in areas between crossings. That is why I think this bill is so important.

Mr. Chairman, I would leave my remarks there, but I would ask for a written report on the questions I asked in committee this morning.

The Acting Chairman (Mr. McRae): Thank you, Mr. Flis.

Mr. Phillip R. Richards (Chief Engineer, Canadian National): May I add to that, Mr. Chairman?

It is our stand, sir, that the standard right-of-way fencing will not deter the public from coming onto railway property. It has not in the past.

Mr. Flis: Between crossings?

Mr. Richards: Yes, between crossings.

Mr. Flis: I would agree with you, because the state of your fencing is such that, as I said, it has holes in it you could drive a truck through. Naturally that is not going to stop children.

Mr. Richards: It does not matter. They climb over it, cut it, tear it down, and our efforts to try to repair these damages to our fences—it is impossible to keep up with it. It will not deter a person of any age from getting on railway property.

Mr. Flis: Well, Mr. Chairman, I think that is a very important point the witnesses are making. Do they have any statistics to back up their statements?

Mr. J. Fox: We may not have statistics, sir but we showed a film here on Tuesday which showed people in the actual act of going over the fence with a television camera on them; with interviews. It showed also where a fence has been repaired today, as it were, and tomorrow it is cut again. This is chain-link fence we are talking about.

Mr. Flis: Mr. Chairman, those people we saw in the film were adults. I am talking about young children. A six-foot chain-link fence would stop many of them. It does not stop—yes, there is a certain percentage it will not; but . . .

[Translation]

expérience. C'est justement ce que nous essayons d'expliquer au Comité: les clôtures ne régleront pas tout le problème de l'accès interdit. Dans la région dont vous parlez, il existe un certain nombre de passages à niveau. Comment pourrait-on empêcher quelqu'un de se rendre au passage à niveau et d'emprunter le chemin de fer, pour ensuite se faire écraser par un train?

M. Flis: Monsieur le président, je pense que j'ai expliqué assez clairement qu'il existe deux problèmes ici: le premier est celui de traverser, et le deuxième est celui de l'accès trop facile aux chemins de fer entre les passages. Je pense justement que le bill que nous sommes en train d'étudier a pour objet d'empêcher les accidents qui se produisent entre les passages. C'est pourquoi je pense qu'il est si important.

Je vais m'en tenir là pour l'instant, monsieur le président, mais je demanderais aux témoins de me fournir un rapport écrit en réponse aux questions que j'ai posées ce matin.

Le président suppléant (M. McRae): Merci, monsieur Flis.

M. Phillip R. Richards (ingénieur en chef, Canadien National): J'aimerais ajouter quelque chose, monsieur le président.

Nous sommes d'avis que les clôtures normalement érigées le long des emprises des voies ne décourageront pas le public de pénétrer sur la propriété des chemins de fer. Cela n'a jamais été le cas par le passé.

M. Flis: Entre les passages construits?

M. Richards: Oui, entre les passages.

M. Flis: Je suis d'accord avec vous, car vos clôture sont dans un tel état que, comme je l'ai déjà dit, un camion pourrait passer dans les trous qu'on y trouve. Il est évident que cela ne va pas arrêter les enfants.

M. Richards: Cela ne change rien à la situation. Les enfants grimpent par-dessus les clôtures, les coupent, les démolissent, et malgré tous les efforts que nous faisons, nous n'arrivons pas à les réparer aussi vite qu'elles sont endommagées. Quel que soit l'âge des personnes qui veulent traverser les lignes de chemin de fer, les clôtures que nous érigeons ne vont pas les empêcher.

M. Flis: Monsieur le président, je trouve que c'est là un point très important. Les témoins disposent-ils de statistiques à l'appui de leurs déclarations?

M. J. Fox: Nous n'avons pas de statistiques, mais nous avons projeté un film ici, mardi, dans lequel on voyait des gens grimper par-dessus la clôture. Les caméras de télévision avaient été cachées et c'est pourquoi on a pu les filmer et les interviewer par la suite. On a montré une clôture qui a été réparée un jour et démolie le lendemain. Dans le cas dont il est question, il s'agissait d'une clôture en grillage.

M. Flis: Monsieur le président, les gens qu'on a vus dans le film étaient des adultes. On parle ici de jeunes enfants. Une clôture en grillage de six pieds de haut empêcherait bon nombre d'entre eux d'aller sur les lignes de chemin de fer. Cela n'éliminerait pas tout à fait le problème, mais au moins, un certain pourcentage des enfants . . .

[Texte]

Mr. J. Fox: It will stop children up to about the age of six. Beyond that, no.

Mr. Flis: If we can save one life below the age of six, then I think it is worth pressing this bill forward.

Mr. J. Fox: I appreciate your opinion.

The Acting Chairman (Mr. McRae): Mr. Reid.

Mr. Reid (St. Catharines): Thank you very much, Mr. Chairman.

I recognize some of the comments made by the witnesses before us yesterday and today emphasize the fact that fencing does not prevent trespassing. One of the problems is that we as a nation are a country experiencing a greater degree of urbanization, and the indication on the part of the railways is a shift of some responsibility to the municipalities by reason of that urbanization.

Tell me, whoever wishes to answer, subdivision development, the zoning requirements in municipalities, does the railway which has a right of way through that particular municipality receive notice of the ordinary new subdivision development which might be adjacent to railway lines?

Mr. J. Fox: Yes, we do, generally speaking.

Mr. Reid (St. Catharines): Then what is the record of participation on the part of the railways when they receive such notice?

Mr. J. Fox: We have, on practically every occasion where we have had notification of such a project or a rezoning or whatever, made application to the municipality concerned, expressing our concern that if it is going to be a residential zoning area it would be most wise to put in an industrial buffer zone and then let their residential area be located beyond that. We have never yet been successful in obtaining that.

Mr. Reid (St. Catharines): I wonder, then, if you offer any other alternatives? Simply saying that industrial zoning should take place along rights of way is perhaps not acceptable in those municipalities by reason of official plans, or for any number of other reasons an industrial use might not be acceptable in that particular area. Do you go so far as to participate in those proceedings and offer alternative suggestions, rather than—and I have had some experience as a mayor of a municipality, Mr. Chairman—rather than simply writing a letter to put yourself on record that you are opposed to that industrial development? Do you go any further than writing that kind of protective letter?

Mr. J. Fox: Well, not having been involved, I have never done it myself personally, but I do know of a number of instances around Toronto where generally it has always been in the form of a written letter. There may be cases, but I do not know of any cases personally where, let us say, our

[Traduction]

M. J. Fox: Une clôture de cette hauteur arrêterait les enfants âgés de six ans ou moins. mais les enfants plus âgés grimperaient par-dessus, de toute façon.

M. Flis: Si nous pouvons, grâce à ce bill, épargner la vie d'un seul enfant âgé de moins de six ans, je pense que cela justifie son adoption.

M. J. Fox: Je comprends votre point de vue.

Le président suppléant (M. McRae): Monsieur Reid.

M. Reid (St. Catharines): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je constate qu'un certain nombre des commentaires faits par les témoins qui ont comparu devant nous hier et aujourd'hui soulignent que l'érection de clôtures n'empêche pas les intrusions. L'un des problèmes, c'est que notre pays subit une urbanisation toujours croissante, et il semblerait qu'à cause de cela, les lignes de chemin de fer aimeraient que les municipalités partagent un peu les responsabilités.

J'aimerais vous poser une question, et n'importe lequel d'entre vous pourra y répondre. Lorsqu'il est question de construire un nouveau lotissement à proximité du chemin de fer, la compagnie de chemins de fer qui détient les emprises des voies adjacentes à cette municipalité en est-elle avertie?

M. J. Fox: Oui, en général.

M. Reid (St. Catharines): Et que fait, en général, la compagnie de chemins de fer lorsqu'elle reçoit cet avis?

M. J. Fox: Chaque fois, ou presque, que l'on nous a avertis de la construction d'un nouveau lotissement ou de la modification du règlement de zonage, nous avons fait connaître notre avis à la municipalité concernée. Si par exemple l'on envisage de transformer une zone donnée en zone résidentielle, nous disons à la municipalité qu'il serait bon de prévoir une zone industrielle tampon entre les lignes de chemins de fer et le quartier résidentiel proprement dit. Nous n'avons cependant jamais réussi à obtenir cela des municipalités.

M. Reid (St. Catharines): Pourriez-vous me dire si vous avez d'autres solutions de rechange à proposer? Il se peut qu'en raison de certains plans officiels, les municipalités ne puissent pas accepter qu'une zone industrielle soit aménagée le long d'une ligne de chemin de fer; d'autre part, il existe tout un tas de raisons pour lesquelles certaines régions ne veulent pas voir planter de zone industrielle. Participez-vous aux discussions qui ont lieu et offrez-vous d'autres propositions, plutôt que de ne vous en tenir qu'à une lettre écrite dans laquelle vous dites tout simplement que vous êtes opposés au développement d'un secteur industriel? Je connais un peu le problème, puisque j'ai déjà été maire d'une municipalité. Faites-vous autre chose que tout simplement envoyer une lettre?

M. J. Fox: N'ayant jamais eu d'expérience personnelle en ce sens, je ne l'ai jamais fait personnellement. Toutefois, je puis vous dire qu'à Toronto, l'opposition s'est exprimée sous forme de lettre écrite. Nous ne pouvons pas vous citer d'expériences personnelles; il se peut que le surintendant ou le directeur général en ait parlé lors d'une réunion du conseil.

[Text]

superintendent or general manager went to a council meeting and stood up and talked about it.

Mr. Wysocky: If I may augment that answer, I will say that in the case of Mississauga, for example, recently in their proposed official plan amendment, CP Rail proceeded along far more formal lines. In fact, it petitioned the Minister of Housing and the city council. We went through the formal procedures to attempt to have a reference of the official plan amendment to the Ontario Municipal Board. I think similar action was taken by CN in the case of Etobicoke, but I do not have very full particulars on that. But where it has been proposed, we have taken and increasingly adopted the stance of going through the planning process and of trying to influence the planning process.

Mr. Reid (St. Catharines): Mr. Chairman, I endorse any action taken by the railway at the outset of urban development and having regard to the history and tradition of railways. Unfortunately, I do not think that action has been really aggressive enough at the time of new subdivision plans coming forward for development adjacent to rights-of-way. At those times you can get the developer perhaps to bear a larger share of the responsibility in protecting your right-of-way.

Might I just pass on to the concept, or to what is being perceived as such on the part of the railways. At the outset the requirement of fencing had to do with protecting the rights-of-way from livestock, or whatever force there that a wire fence could prevent. And it is perceived that the railways do not adequately take any protection against pedestrian movement, and maybe they are abdicating some responsibility in that respect. Before I leave it with you, Mr. Chairman, if the railways take the perception that their rights-of-way are subject to the Petty Trespass Act, do they post their properties like any other property-owner under that act and simply say "trespassing forbidden", and leave it at that? I talk in terms of the general perception and the action taken by the railway.

Mr. Wysocky: The railway's right-of-way is protected by specific sections of the Railway Act for trespassing. Unfortunately, aside from an amendment in 1966-1967 to raise the fine for trespassing from \$10 to \$20, the fine for damaging railway property has been unchanged since the turn of the century, at \$50; even at present the fine for trespassing is \$20 and is very seldom enforced. Generally, judging from the experience of any railway lawyer who has tried to prosecute a trespassing case, you get laughed out of court before you begin.

The case with respect to juveniles is even more serious. You have, for example, a province like Quebec where, indeed, even very serious damage which may have been caused by a juvenile and such that would have been subject to prosecution under Section 387 of the Criminal Code for mischief, the juvenile is basically insulated from the process of the law. This is, I suppose, the difficulty that the member from Vegreville was referring to. The difficulties of policing rights-of-way are tremendous. We just do not have the forces.

[Translation]

M. Wysocky: Pour compléter cette réponse, je dirai que CP Rail a récemment proposé un amendement au plan de Mississauga de façon beaucoup plus officielle. Effectivement, il s'agissait d'une pétition adressée au ministre du Logement et au conseil municipal. Nous avons suivi la procédure officielle, en vue de faire envoyer l'amendement à la commission des affaires municipales de l'Ontario. Le CN a pris des mesures analogues pour Etobicoke, mais je n'en ai pas tous les détails. Chaque fois qu'une proposition a été faite, nous avons essayé de suivre la voie de la planification, en vue de l'influencer davantage.

M. Reid (St. Catharines): Monsieur le président, j'appuie toute mesure prise par les chemins de fer au début de l'urbanisation, et en ce qui concerne l'histoire et la tradition des chemins de fer. Malheureusement, je ne crois pas que ces interventions soient assez énergiques lors du dépôt des plans de lotissement qui seront adjacents aux voies de passage. On pourrait faire imposer à l'entrepreneur une plus grande partie des responsabilités, en vue de protéger le droit de passage.

Je pourrais en parler dans le contexte des chemins de fer. À l'origine, les lotissements devaient être entourés d'une clôture de fil, afin d'empêcher le bétail, ou tout ce que vous voulez, d'aller sur les voies de passage. Il paraît que les chemins de fer ne se protègent pas, de façon adéquate, contre le déplacement des piétons, et se dérobent à leurs responsabilités en ce sens. Avant d'en finir avec cette question, monsieur le président, si les chemins de fer savent que leurs droits de passage tombent sous le coup de la loi sur les entrées non autorisées, Petty Trespass Act, doivent-ils délimiter leurs terrains, comme tout autre propriétaire, en vertu de la loi, simplement en affichant les panneaux portant les mots «défense d'entrer»? Je veux savoir comment les chemins de fer envisagent cette responsabilité et comment ils y donnent suite.

M. Wysocky: Le droit de passage du chemin de fer est protégé en vertu de dispositions précises de la Loi sur les chemins de fer portant sur l'entrée non autorisée. Malheureusement, excepté l'amendement apporté en 1966-1967, visant à porter l'amende de \$10 à \$20, les contraventions pour dommages à la propriété ferroviaire demeurent à \$50 depuis le début du siècle. Même, la personne qui entre sans autorisation n'est passible que d'une amende de \$20, les rares fois où la loi est appliquée. D'après l'expérience des avocats des chemins de fer qui essaient de poursuivre pour entrée non autorisée, l'on se fait tourner en ridicule avant que le procès ne commence.

En ce qui concerne les jeunes, la situation est pire encore. Par exemple, au Québec, un jeune, coupable de dommages sérieux, et qui aurait été accusé de méfait, conformément à l'article 387 du Code criminel, est essentiellement soustrait à l'application de la loi. C'est, je crois, la difficulté citée par le député de Vegreville. Il faisait allusion aux difficultés énormes de surveillance des droits de passage. Nous n'avons pas les ressources qu'il faut.

[Texte]

In a large number of instances the provincial and municipal police forces have declared a reluctance to police crossings, for example; to police the stop signs at crossings, and to police cars zipping through in front of trains. To the extent that they can, the constables will take a child whom they have caught on the right-of-way to their parents and, half the time, will get laughed at by the parents. Why are you scaring my poor little Johnny half out of his wits? is the type of thing they hear.

It is a difficult question, particularly if you take into account the fact that, even if you do have fencing, that fencing has to be policed. We do not have the resources, I do not think there are enough resources in all the municipal and provincial police forces in the country to police it properly. Once the fence has been broken, or once the fence has a break in it for a level crossing, even the youngest child can get on that right-of-way. That is the problem.

• 1150

Mr. Reid (St. Catharines): Mr. Chairman, I saw the visual presentation yesterday and, again, coming from an urban area I know the problems the railways have, because we have experienced the crossing of a right-of-way adjacent to a school. Day after day that wire fence is broken by people who are deliberately taking a shortcut to the school yard.

I wonder, though, if the railways should not have taken, and should not be taking, a greater and a more aggressive stance with respect to trespassing. The comment was made that in the Petty Trespass Act there is a special clause, et cetera, but there is no posting, there is no active promotion related to increasing the fine for trespassing.

Mr. Wysocky: We have requested that.

Mr. Reid (St. Catharines): I think the railways have a greater responsibility in this, in taking the lead, at any rate, in preventing this kind of crossing. Again, in my own municipality, where the situation is something like that of the hon. member from Parkdale, what in the world are we going to do to stop people from crossing bridges when the fencing is not even going to stop it? People run risks, human beings and kids as we are, we run those risks regularly. I do not know how we can give them absolute protection, but I think the railway does have a greater responsibility in protecting pedestrians' as well as livestock, from the railway rights-of-way.

Mr. J. Fox: Sir, we do post no-trespassing signs with appropriate language on them, in both languages, at those locations where constant trespassing does take place. For instance, at a path that crosses a railway we will erect such a sign, and at a number of bridges, let us say, where people sit to fish out of the river, there will be a sign. But it gets to the point where you will have signs all over your right-of-way to try to stop some of this, particularly in the built-up areas. It is a big, big problem with the railways—trespassing—a big problem, and it is one that is most difficult to control, regard-

[Traduction]

Dans plusieurs cas, les forces policières provinciales et municipales se sont déclarées réticentes à surveiller les passages à niveau, par exemple. Elles ne veulent pas contrôler les voitures qui ne respectent pas les arrêts et qui traversent devant les trains. Si les policiers interceptent un enfant sur une voie de passage et l'amènent à ses parents, ils font rire d'eux la moitié du temps. Les parents demandent pourquoi l'on insiste pour effrayer leur petit chéri.

La question est difficile à résoudre. Même si les voies de passage sont clôturées, il faut les surveiller. Je ne pense pas que nous ayons suffisamment de ressources au niveau des corps policiers municipaux et provinciaux, du Canada, pour y arriver. Dès que la clôture est brisée ou dès qu'il y a une brèche dans une clôture à un passage à niveau, même le plus petit des enfants peut facilement pénétrer sur la propriété. C'est là le problème.

M. Reid (St. Catharines): Monsieur le président, j'ai assisté hier à la présentation et, une fois encore, étant donné que je suis citoyen, je connais bien les problèmes qu'éprouvent les compagnies de chemins de fer parce que nous avions chez nous une servitude de chemin de fer au voisinage immédiat d'une école. Chaque jour, la clôture en fil de fer est délibérément percée par des gens qui veulent prendre un raccourci pour aller à l'école.

Je me demande dans quelle mesure les compagnies de chemins de fer n'auraient pas dû adopter, ou ne devraient pas le faire, maintenant, une attitude beaucoup plus rigoureuse à l'égard des contrevenants. On a bien sûr signalé que la Petty Trespass Act contenait notamment des dispositions spéciales, mais rien n'indique que des efforts actifs soient entrepris pour relever le barème des amendes.

M. Wysocky: Nous l'avons demandé.

M. Reid (St. Catharines): A mon sens, les compagnies ferroviaires se devraient de prendre l'initiative pour empêcher les violations de propriétés privées. Ici encore, dans ma propre localité, la situation n'est pas loin de ressembler à ce dont se plaignait le député de Parkdale, à savoir, comment diable pourrions-nous empêcher les gens d'emprunter des ponts, lorsque même une clôture n'y suffit pas? Tout le monde prend régulièrement des risques de ce genre, enfants comme adultes. J'ignore comment nous pourrions arriver à les protéger totalement, mais à mon sens, il incombe davantage aux compagnies ferroviaires de protéger les passants, comme d'ailleurs le bétail, le long des servitudes qui leur sont accordées.

M. J. Fox: En fait, monsieur, nous installons des pancartes d'interdiction, dans la langue qui convient, là où les infractions sont les plus nombreuses. Ainsi, si un chemin traverse une voie ferrée, nous installons une pancarte, de même qu'à tous les ponts où les gens ont l'habitude d'aller pêcher. Mais nous en arrivons au point où il faudrait installer des panneaux tout au long de toutes les voies ferrées, si nous voulons enrayer le problème, et ceci est tout particulièrement valable dans les secteurs les plus peuplés. Ces passages non autorisés représentent pour les compagnies ferroviaires un très gros problème

[Text]

less of what type of fence you put up—and that seems to be the crux of the whole thing.

The Acting Chairman (Mr. McRae): Are you finished, Mr. Reid?

Mr. Reid (St. Catharines): Yes, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. McRae): All right. I have two people left, Mr. Turner and Mr. McCuish.

Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Chairman, to Mr. Richards and Mr. Fox, does CN or CP, or any railway in Canada, issue building permits to allow buildings or homes to be built along the railway rights-of-way?

Mr. J. Fox: We do not issue a building permit, but we could issue or provide a lease of property, not on the railway right-of-way, but adjacent to the railway right-of-way—let us say for summer camp, or something like that, adjacent to a lake. The only residence we would have on our property would be a residence that we would erect for our own employees.

Mr. Turner: When they are going to build a housing development, do they consult with the engineers of the CP and CN?

Mr. J. Fox: You are talking about developers?

Mr. Turner: Yes.

Mr. J. Fox: Not to my knowledge, sir.

Mr. Turner: Mr. Fox, are you aware that the Metropolitan Toronto Housing Authority approved a social housing development at Dundas and Scarlett Road? I think that is where the police officer, Roy McQuillan, was shot, murdered, in the dirty 30s. This is known as Cooper Mills where 117 units of townhouses, started in January 1980, are now completed and mostly occupied. Guardian Trust, with Canada Mortgage and Housing Corporation approval and backing, has loaned the project \$8.429 million. It is built right beside the CPR tracks. Now residents are asking for a proper fence, or preferably a noise abatement wall. Citizens are also complaining that the rail crews should move elsewhere during the night, when idling trains are making too much noise. The same tracks are planned to serve rapid transit. Did CP authorize, or issue, the building permits? Were they consulted on this development?

Mr. J. Fox: I really cannot answer your question, Mr. Turner, I am not aware of the circumstances.

Mr. Turner: But you are the engineer for that... Do you come from Toronto, sir?

• 1155

Mr. J. Fox: No, I do not. I come from Montreal, sir.

[Translation]

qui, de plus, est très difficile à résoudre, quel que soit le type de clôture que nous installions, et c'est donc là le véritable cœur du problème.

Le président suppléant (M. McRae): En avez-vous terminé, monsieur Reid?

M. Reid (St. Catharines): Oui, monsieur le président.

Le président suppléant (M. McRae): Parfait. Il me reste deux personnes, monsieur Turner et M. McCuish.

Monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur le président, j'aimerais savoir si le CN ou le CP ou, en l'occurrence, toute autre compagnie de chemins de fer au Canada, délivrent des permis de construction permettant l'érection de bâtiments ou de maisons d'habitation le long des servitudes qui leur sont accordées.

M. J. Fox: Nous n'attribuons pas de permis de construction, mais nous pourrions accorder des baux de location, non pas, bien sûr, pour les servitudes proprement dites, mais pour les terrains adjacents. Nous pourrions par exemple le faire pour, mettons, une colonie de vacances qui souhaiterait s'implanter à proximité d'un lac. Les seules résidences que nous autorisons sur les terrains qui nous appartiennent sont celles que nous construisons pour nos propres employés.

M. Turner: Lorsqu'un projet immobilier est dans l'air, y a-t-il consultation avec les spécialistes du CP et du CN?

M. J. Fox: Vous voulez parler des promoteurs immobiliers?

M. Turner: En effet.

M. J. Fox: Pas que je sache.

M. Turner: Monsieur Fox, saviez-vous que la Metropolitan Toronto Housing Authority avait approuvé un projet de construction de logements sociaux entre Dundas et Scarlett Road? Je pense que c'est à cet endroit qu'un représentant de l'ordre, Roy McQuillan, a été abattu, assassiné, pendant les sombres années 30. Ce projet porte le nom de Cooper Mills; 177 unités ont commencé à être construites en janvier 1980, les travaux sont maintenant terminés, et la plupart des logements sont occupés. La Guardian Trust en a été le bailleur de fonds, à concurrence de 8.429 millions de dollars, et ce, avec l'approbation et le soutien de la Société canadienne d'hypothèques et de logement. Ce projet domiciliaire jouxte directement la voie ferrée du CP et ses résidents demandent maintenant qu'une clôture soit érigée, ou mieux encore, une palissade anti-bruit. Les gens s'y plaignent en effet du bruit excessif causé par les trains en attente sur la voie pendant la nuit, et demandent que le matériel et le personnel soient mis en attente ailleurs. Entre parenthèses, cette même voie devra servir aux liaisons ferroviaires express. Le CP a-t-il autorisé ou émis lui-même les permis de construction; y a-t-il eu consultation à ce sujet?

M. J. Fox: Je ne connais pas le dossier, monsieur Turner, et je ne saurais donc répondre à cette question.

M. Turner: Mais c'est vous l'ingénieur responsable... Vous êtes de Toronto, monsieur?

M. J. Fox: Non, monsieur, je suis de Montréal.

[Texte]

Mr. Turner: Will you check to see if they were consulted in the Toronto area?

Mr. J. Fox: The name of the development again, sir?

Mr. Turner: The development is social housing development at Dundas and Scarlett Road, known as Cooper Mills.

Sir, do you know the Toronto area between Birchmount Road and Long Branch Avenue?

Mr. J. Fox: Well, I know the railway much better than I know the streets.

Mr. Turner: Well, I mean the railway.

In your opinion, what would it cost to fence from the Toronto yards—within the city limits? These are known as yard limits on the railway. What would it cost to do the whole area of Metropolitan Toronto: CP, CN and Toronto Terminal Railway?

Mr. J. Fox: Off the top of my head, I would say you are probably looking at something in the order of between \$15 million and \$20 million.

Mr. Turner: Okay. Now what is the average life of a chain link fence if no damage or cutting is done at any time?

Mr. J. Fox: Oh, it would be 20 to 25 years.

Mr. Turner: Now, is it not true that if you fence the Toronto area, or the Montreal area—any city in Canada, that when you fence it you also have to fence in the industrial spurs and the sidings? They will also be fenced, so what do you do when you switch these industrial spurs?

Mr. J. Fox: Well, the only way you can do it is by putting gates in there and putting locks on them.

Mr. Turner: Okay. So what happens to crews? Where do they go to get the key to open this lock? Is it not true that you are going to slow down all switching movements in Canada?

Mr. J. Fox: The type of lock that you would use on the gate would be a switchlock for which crews have keys.

Mr. Turner: Yes, but is it not true that some companies insist there be a company lock and a railway lock on that?

Mr. J. Fox: That is very true.

Mr. Turner: So somebody has to walk to the front of the plant to get somebody to come to the back of the plant.

Mr. J. Fox: That is very true, in certain instances.

Mr. Turner: Some years ago, CNR, CP, Toronto Terminal Railway, built what they call a walkway at Sunnyside station, where all trains used to stop. This walkway crossed over from King and Queen, around Seville, over the four CPR tracks, also over the Lakeshore highway—it was quite a long project, to take people to the Sunnyside playground, to the Palais Royal. Is it not true that people still walked on the railway tracks, giving engineers heart failure every time they crossed through there? We had police stationed there, and they still defied the law, and still crossed over. Some people did get hit on the Toronto Lakeshore highway and were hospitalized. Is that true, sir?

[Traduction]

M. Turner: Pouvez-vous vérifier s'il y a eu consultation dans la région de Toronto?

M. J. Fox: Pouvez-vous me rappeler le nom du projet?

M. Turner: Il s'agit d'un projet de logements sociaux entre Dundas et Scarlett Road, et dont le nom est Cooper Mills.

Pourrais-je vous demander si vous connaissez le secteur de Toronto qui s'étend entre Birchmount Road et Long Branch Avenue?

M. J. Fox: Je pense que je connais mieux les voies ferrées que les noms de rue.

M. Turner: En fait, je voulais parler des voies ferrées.

Qu'en coûterait-il, à votre avis, pour clôturer tous les secteurs de triage de la région de Toronto qui font partie du territoire métropolitain? Qu'en coûterait-il pour la région métropolitaine de Toronto, et je parle ici du CP, du CN et de la gare de triage centrale de Toronto?

M. J. Fox: Au pied levé, je vous dirais entre 15 et 20 millions de dollars probablement.

M. Turner: D'accord. Quelle est la durée utile moyenne d'une clôture en fil métallique, à condition, bien sûr, qu'elle ne soit pas délibérément endommagée?

M. J. Fox: Probablement de 20 à 25 ans.

M. Turner: N'est-il pas exact que, si vous clôturez toute la région de Toronto, ou celle de Montréal—de n'importe quelle ville canadienne, en réalité—vous devez également clôturer les embranchements industriels et autres voies de garage? Que devez-vous faire, à ce moment-là, lorsque vous les empruntez?

M. J. Fox: La seule solution consisterait à y installer des grilles verrouillées.

M. Turner: Parfait. Mais que se passe-t-il pour le personnel? Où se procurerait-il les clés? Est-ce que cela ne ralentirait pas le mouvement du matériel roulant?

M. J. Fox: Nous utiliserions un cadenas dont nous donnerions la clé au personnel.

M. Turner: D'accord, mais n'est-il pas vrai que certaines entreprises insistent pour y mettre également leur propre cadenas?

M. J. Fox: C'est tout à fait exact.

M. Turner: Donc, il faudrait que l'employé aille demander la clé au planton de l'entreprise.

M. J. Fox: Dans certains cas, en effet.

M. Turner: Il y a quelques années, le CN, le CP et les chemins de fer de la gare de triage de Toronto ont construit, à la gare de Sunnyside, là où tous les trains s'arrêtaient, ce qu'ils appelaient une passerelle qui reliait King et Queen en passant autour de Seville et au-dessus de quatre voies du CP et de la promenade Lakeshore. Cette très longue passerelle permettait aux piétons de se rendre au terrain de jeu de Sunnyside et au Palais royal. Pourtant, à moins que je ne me trompe, certains continuaient à traverser les voies ferrées, donnant des émotions fortes à tous les machinistes. Malgré la présence d'agents de police en faction, les gens continuaient à enfreindre la loi et à traverser les voies ferrées. Certains se sont même fait renverser

[Text]

Mr. J. Fox: I cannot say specifically that it is, but I would certainly guess that it would be. I know this area you are talking about; I have been by there and I have seen it. I know one, more specifically, in Montreal, and it is fairly similar to what you are referring to in west Toronto. There are many people who go across the track; they will not walk up to the pedestrian overhead.

Mr. Turner: When you fence railway property, you go down to the railway crossing, you do down so far. What happens when you go on beyond, up the street? Is it not true that people can come down and still cross through the railway property on the right of way? In other words, they are trespassing.

Mr. Richards: Very definitely.

Mr. J. Fox: We can fix that for cattle, but we cannot fix it for human beings.

Mr. Turner: That is true. Now, as an engineer on the CNR running passenger trains for 11 years before I was elected to Parliament, I was on the Toronto-London run, the businessmen's special—high speed, 15, 16 cars every day. They built a new fence at what they called Lorne Park station—a six-foot, chain link fence, to stop the people using this pathway to go to work. We went by there at 9.15 in the morning. The boys looked the fence over; it was a beautiful job. Going west at 6.15 p.m., I hit a man at the pathway—the fence had been cut. Now, is this the railway's responsibility, the municipality's responsibility, or the police force of the suburban area's, responsibility to police this pathway? When you build a fence, you expect it to last many, many years; it is not your fault that somebody cuts that fence. Now, the hole was there about a week; it was repaired and two weeks later the fence was cut again. That is not the railways's responsibility. Surely in schools, churches, clubs, somebody has the responsibility to educate people to keep their kids off the railway property. Is that true, sir?

• 1200

Mr. Richards: Yes. We have programs set up with our CN police to go to schools, various community and adolescent clubs to talk to them, as was shown on the film here on Tuesday. It is quite a wide project and we try to do those things. They are effective to a degree, but Lord knows to what degree. Certainly they are helpful, but they are not the end of being that effective to completely keep young people off the track.

Mr. Turner: Or adults.

Mr. Richards: Or adults, for that matter.

Mr. Turner: Down through the years of 27 and a half years of experience, no matter what you do, people still walk the

[Translation]

en traversant la promenade Lakeshore et ont dû être hospitalisés. Est-ce que je me trompe?

M. J. Fox: Je ne saurais le préciser, mais je pense que vous devez avoir raison. Je connais assez ce secteur pour l'avoir vu de mes propres yeux. Je suis davantage au courant d'une situation très semblable à celle que vous venez d'évoquer, mais à Montréal, où de nombreuses personnes traversent les voies ferrées sans emprunter la passerelle suspendue.

M. Turner: Lorsque vous clôturez, la clôture s'arrête au passage à niveau. Que se passe-t-il au niveau de la voie publique? A cet endroit, les gens peuvent toujours traverser la voie ferrée, et j'entends par là, illégalement.

M. Richards: Certainement.

M. J. Fox: Nous pouvons empêcher le bétail de traverser, mais pas les êtres humains.

M. Turner: Précisément. Pendant onze ans, avant de devenir député, j'ai conduit des trains de voyageurs pour le CN; je faisais la ligne Toronto-London, la ligne des hommes d'affaires, une liaison très rapide, avec 15 ou 16 trains par jour. A la gare de Lorne Park, une nouvelle clôture en fil métallique, de six pieds de haut, avait été érigée pour empêcher les gens de suivre la voie pour se rendre au travail. Je me rappelle que nous y passions vers 9h15 le matin. C'était la première fois, et tout le monde s'extasiait devant cette merveilleuse clôture. Au retour, vers 18h15, j'ai renversé un piéton au niveau de la traverse: La clôture avait déjà été coupée. En l'occurrence, qui doit assumer la responsabilité de la surveillance de cette traverse: la compagnie de chemins de fer, la municipalité ou le corps policier de la banlieue en question? Lorsque vous construisez une clôture, vous espérez qu'elle durera aussi longtemps que possible, et ce n'est pas votre faute si quelqu'un y pratique une ouverture. Bon, l'ouverture en question est restée béante pendant environ une semaine; elle fut réparée par la suite, puis, deux semaines plus tard, une nouvelle percée y avait été pratiquée. La compagnie de chemins de fer n'y peut vraiment rien. Il est certain que quelque part, dans les écoles, les églises, les cercles, ou que sais-je encore, quelqu'un doit se charger d'éduquer la population, afin que les enfants ne s'amuse pas plus autour des voies ferrées. Ai-je tort?

M. Richards: Non. Nous avons bien, dans le cadre de nos polices d'entreprise, des programmes destinés aux écoles, aux cercles communautaires et aux clubs d'adolescents; nos représentants de l'ordre vont y prendre la parole, comme vous le montrait le film qui vous a été projeté mardi. Il s'agit d'un programme ambitieux et que nous voulons productif. Nous obtenons certains résultats, mais Dieu seul sait lesquels. Bien sûr, c'est un programme précieux, mais il en faudrait bien plus pour bannir une fois pour toutes les jeunes des voies ferrées.

M. Turner: Ou les adultes.

M. Richards: Bien entendu.

M. Turner: Une expérience longue de 27 ans et demi vous porte malgré tout à croire que, quoique vous fassiez, il y aura

[Texte]

track. They play chicken with you on the track and they dive off into the river when the kids are swimming; they try to run ahead to get into where the barrel is in case the bridge catches fire; they do everything to tantalize an engineer and the firemen on the railway. There is many a time when you have your heart in your mouth; you do not know whether to apply the brake in emergency or take a chance that the kid is going to make it. Sometimes they do not. This is a responsibility. What happens? You have to go to an inquest, and the odd engineer is up for manslaughter if they prove something against him.

I say the idea is good but that it will not work because people, being as they are, will cut that fence in nothing flat. Thank you very much, sir.

The Acting Chairman (Mr. McRae): I have Mr. McCuish and I want to take a few minutes myself. Mr. McCuish.

Mr. McCuish: Thank you, Mr. Chairman. I think I will start off in a mellow manner by saying that this is a very stupid bill. The author of the bill I think is concerned with the welfare of a child, but it has been my experience that the fence that is to protect the child should be in the child's mind and not on the railway property. I think the only way you can measure the loss of life and limb is in dollars. I would say, without qualification, that I am right in stating that there are more injury cases arising out of trying to get over, under or through a fence than there are in getting onto the railway track and exposing yourself to rolling stock. With the child who has not yet attained the age of reason, that fence is an allurements, it is a challenge; he does not know any better. So it therefore becomes a risk to him that may well be equal to any risk that he has crossing the tracks. Running fencing around the right-of-way within municipal boundaries has about as much logic, in my view, as running fence lines along curbs between intersections. There is not a hell of a lot of difference in risk between a train or a semitrailer. The risk to the child is not going to be solved in this socialistic safety program by fencing.

I wonder if there is any background. I am interested in who precipitated this bill. I realize it is a private member's bill, but was there a resolution of the Canadian Federation of Mayors and Municipalities which expressed any concern? Is there documentation that *X* lives or arms were lost because there was no fencing? Is there any rationale behind it other than this point which is so well made in the brief, on page 11, questioning the step-in-the-right-direction syndrome?

• 1205

Mr. J. Fox: I cannot answer your question, sir. I had nothing to do with the bill. I am not aware of any railway participating in any activity that way.

Mr. McCuish: All I can see, Mr. Chairman, is grief. If you take that fence and you have an injury on or around the fence, then it becomes an argument between the municipality and the

[Traduction]

toujours des gens pour se promener sur les voies ferrées. Il y en aura toujours pour jouer au chat et à la souris, pour plonger dans les cours d'eau des ponts de chemin de fer, pour esquiver le convoi à la dernière minute et pour rendre la vie infernale aux conducteurs et aux machinistes. Combien de fois n'avez-vous pas des palpitations, combien de fois vous demandez-vous si vous devez freiner à mort, de peur que le petit gars rate son coup. Parfois, ils y laissent leur vie. C'est une énorme responsabilité. Que se passe-t-il? Vous êtes cité à comparaître, et s'il y a la moindre preuve, vous êtes accusé d'homicide.

Pour moi, l'idée est bonne, mais elle ne marchera pas, parce que l'homme est ce qu'il est, et il s'en trouvera toujours un pour se ménager une ouverture dans une clôture, sitôt celle-ci érigée. Merci beaucoup, monsieur.

Le président suppléant (M. McRae): Il nous reste M. McCuish, après qui je m'accorderai quelques instants. Monsieur McCuish.

M. McCuish: Merci, monsieur le président. Je crois que je commencerai tout en douceur, en disant que ce projet de loi est parfaitement stupide. Bien sûr, son auteur s'inquiète du sort des enfants, mais d'après ce que je sais des clôtures destinées à protéger les enfants, c'est plutôt dans la tête de ces derniers qu'on devrait les installer, plutôt que le long des voies ferrées. A mon sens, les pertes de vie et de membres ne peuvent se calculer qu'en dollars. Je dirais sans aucune réserve, et je crois ne pas me tromper, que davantage de gens se blessent en tentant d'escalader une clôture ou de ramper par-dessus qu'en traversant des voies ferrées au risque de se faire happer par un convoi. Pour un enfant qui n'a pas encore l'âge de raison, toute clôture est un défi auquel il ne saurait résister. C'est donc pour lui un risque aussi grand que celui qui consiste à traverser les voies. A mon sens, il est aussi illogique d'ériger des clôtures le long des voies ferrées, dans les secteurs habités, que d'en faire de même le long des trottoirs, à toutes les intersections. Vous savez, un train n'est pas plus dangereux qu'un dix tonnes. Les programmes de sécurité socialiste de ce genre, j'entends les clôtures, ne réussiront jamais à assurer à nos enfants une meilleure protection.

Je me demande s'il y a une logique à tout cela. J'aimerais savoir qui a été à l'origine de ce projet de loi. Je sais bien qu'il s'agit d'un projet de loi d'initiative parlementaire, mais j'aimerais bien savoir si la Fédération canadienne des maires et des municipalités a adopté une résolution en ce sens. A-t-on prouvé, d'une façon ou d'une autre, que l'absence de clôture était responsable de pertes de vie ou de membres? Y a-t-il une logique quelconque à cela, si ce n'est, comme le précise si bien le mémoire, à la page 11, le fameux syndrome du pas dans la bonne direction?

M. J. Fox: Je ne saurais vous répondre, monsieur. Je suis totalement étranger à ce projet de loi et, que je sache, les chemins de fer le sont tout autant.

M. McCuish: La seule chose que je puis voir, monsieur le président, ce sont des regrets. Quoi qu'il arrive, en cas d'accident, il y aura contestation entre la municipalité et le chemin

[Text]

railroad over who, if anyone, is liable. It is very unsatisfactory. It is very unsatisfactory for the defendant as well as the co-defendant.

If it were going to solve any problems, fine. I could not agree less with Mr. Flis. There is an incredible expense involved in this and nothing is to be gained by it.

That is all, thank you.

The Acting Chairman (Mr. McRae): Thank you, Mr. McCuish.

I wonder if I could ask one or two questions at this particular point. Can any of the witnesses give me some kind of an idea of how many miles of fence there are within the municipalities, at this stage of the game, in very rough figures?

Mr. Richards: Yes, on the CN, and working out our estimate of the cost that would be involved, in examining our maps and more recent aerial photographs we have of the municipalities, taking the distances of the built-up areas of municipalities on our system, it comes to about 1,950 track-miles. That is not the boundaries of the municipalities. That is an estimate from our records and from our plans of built-up areas, which we tried to determine as a definition of "municipality", which we believe this bill refers to, in requesting fencing. That is about as close as I can attempt to answer that.

The Acting Chairman (Mr. McRae): The question, though, was how much fence is already there—chain-link fence within municipalities?

Mr. Richards: Oh, I would not know that.

Mr. Wysocky: We have indicated that in the Toronto area, on the CP line—on page 5 of the submission—we had people go out and measure it out, pace it off, chain it off, and we got 22.7 miles.

The Acting Chairman (Mr. McRae): Why is it there? The whole testimony I hear today is that fence is a waste of time; that a fence does not deter people from crossing tracks and so on. I wonder why we have wasted this amount of money, 22.7 miles in Toronto on the CP and probably the same for the CN, and other cities comparable. Is there some other reason you put fence up—to keep gophers out, or whatever? What is the purpose of the fence? Have we just wasted a lot of money? If that is the gist of the testimony, the only inference I can take from it is that fences are a waste of time and we have just wasted a lot of money.

Mr. Richards: No, sir. The railways—I believe both the CP and the CN—have contributed what we would normally have spent on right-of-way fencing towards the full cost of chain-link fencing. So in effect we did not waste any money.

The Acting Chairman (Mr. McRae): But why did you put them up, if fences are totally ineffective?

Mr. H. J. G. Pye, Q.C. (General Solicitor, Canadian National): I think, Mr. Chairman, in most cases it was a request

[Translation]

de fer, qui se rejettent mutuellement la responsabilité, si responsabilité il y a. Tout cela est très peu satisfaisant pour les éventuelles parties en litige.

Si cela nous permet de régler un problème, d'accord. Je suis on ne peut plus d'accord avec M. Flis. Il s'agirait en l'occurrence d'une dépense phénoménale qui n'apporterait rien de plus.

C'est tout, je vous remercie.

Le président suppléant (M. McRae): Merci, monsieur McCuish.

J'aimerais, moi aussi, poser une ou deux questions, avec votre permission. Les témoins pourraient-ils nous dire, pour l'instant, et de façon très approximative, combien de milles de clôture existent déjà dans les municipalités?

M. Richards: Pour ce qui est du CN, à partir du devis que nous avons fait, de l'examen de nos cartes et de photographies aériennes plus récentes des municipalités, nous aurions actuellement, pour notre réseau, environ 1,950 milles de voie. Ceci ne correspond pas aux limites géographiques des municipalités. Il s'agit d'une estimation que nous avons effectuée à partir de nos registres et de nos plans des régions habitées, régions habitées que nous avons essayé de faire correspondre à la définition de «municipalité», puisque c'est de cela que parle le projet de loi pour ce qui est des clôtures. Je pense ne pas pouvoir être beaucoup plus précis que cela.

Le président suppléant (M. McRae): En fait, ce que je voulais savoir, c'est le nombre de milles de clôture métallique qui existent déjà dans les municipalités.

M. Richards: Je n'en ai aucune idée.

M. Wysocky: Nous avons mentionné dans notre mémoire que, pour les voies du CP dans la région de Toronto—il s'agit de la page 5—nous avons fait mesurer les clôtures existantes et nous en sommes arrivés au chiffre de 22.7 milles.

Le président suppléant (M. McRae): Pourquoi ces clôtures existent-elles? Tout ce que nous avons entendu aujourd'hui portait à croire que les clôtures étaient inutiles et n'empêchaient en rien les gens de traverser les voies. A ce moment-là, pourquoi avoir gaspillé 22.7 milles de clôtures le long des voies du CP à Toronto, et le chiffre est probablement le même pour le CN, et pour les autres villes? Pourquoi avez-vous érigé des clôtures, pour protéger les écureuils, ou quoi? Dans quel but? S'agit-il simplement d'un gaspillage d'argent? Si c'est cela l'essentiel des témoignages que nous avons entendus, je ne peux que conclure que les clôtures représentent un gaspillage de temps et d'argent, un point, c'est tout.

M. Richards: Au contraire, monsieur. Les compagnies de chemins de fer—et il en est de même, je crois, pour le CP et le CN—ont participé financièrement aux dépenses que nous aurions normalement consenties pour clôturer les servitudes ferroviaires. En réalité, donc, il ne s'agit pas de gaspillage de notre part.

Le président suppléant (M. McRae): Mais pourquoi ces clôtures, si elles ne servent à rien?

M. H. J. G. Pye, c.r. (chef du contentieux, Canadien National): Il s'agissait, je crois, monsieur le président, dans la

[*Texte*]

directly from the municipality, for whatever reason they wanted them for.

The Acting Chairman (Mr. McRae): So you put them up even though you did not think they were going to have any effect at all?

• 1210

Mr. Pye: It was a request on behalf of the municipality, and on the basis of the cost-sharing formula we made the contribution commensurate with our obligation for a normal right-of-way fence.

The Acting Chairman (Mr. McRae): I have heard this argument. I remember when we were talking about gun laws how the gun people would say you cannot keep criminals away from guns, so you are wasting your time; except of the 1,500 people who were killed by guns that year, only 200 were killed as a result of some criminal activity, and the other 1,300 were killed by average citizens in some way or other. It is the same kind of argument.

I believe fences have a deterrent effect. The average person is not going to try to climb a six-foot fence with barbs at the top and all the kinds of things you put into a fence. He is not going to do that. Some will; but I would like to know if you have ever sat down and done any kind of studies which would show to what extent people are deterred by fences.

Mr. Wysocky: Mr. Chairman, I think the thrust of our submission which we have been trying to get across is that this is an instance where one bad apple does spoil the whole bunch. The normal law-abiding citizen may look at a six-foot chain-link fence, with or without barbed wire at the top, and the idea will get through that perhaps I should not be going there. However, once somebody has come along and cut that—and you should see some of the jobs they do. They tack them up quite neatly with other pieces of wire and there is a nice, lovely opening. Whether he thinks he should be on there or not, the opportunity is presented, and if he wants to go through, he can.

The Acting Chairman (Mr. McRae): Do you mean to say if you have a spot where a group of people is constantly cutting that fence—I would come to one of two conclusions. One is we need something else; or two, if I know that if I repair that fence within a week I am going to have that fence taken down—now there is the place where you can catch somebody doing it. It seems to me this is the kind of police work which should not be very difficult. I do not expect you to have someone standing every 300 yards across all the communities of this country, but it seems to me where the fence is constantly being cut one could find a way of stopping it.

I cannot believe the average person under average circumstances is going to climb over. I never have. Sure, there is going to be one, but one in how many—one in fifty one in twenty-five? I get the feeling that far, far more people will be deterred by a fence than will not be deterred by a fence; and it

[*Traduction*]

plupart des cas, d'une demande émanant directement de la municipalité, quelle que soit la raison invoquée.

Le président suppléant (M. McRae): Vous avez donc érigé des clôtures même si vous doutiez de leur utilité?

M. Pye: C'est la municipalité qui en avait fait la demande; compte tenu de la formule de partage des coûts, notre contribution était normale pour une clôture délimitant une emprise.

Le président suppléant (M. McRae): J'ai déjà entendu cet argument. Lorsque nous examinions la Loi sur le contrôle des armes à feu, le lobby des armes à feu nous répétait qu'il était impossible d'empêcher les criminels d'avoir accès à ces armes. Il nous disait que nous perdions notre temps. Il n'en demeure pas moins que sur les 1,500 personnes qui ont été tuées par des armes à feu l'année où tout cela se passait, seulement 200 ont été tuées par suite d'un acte criminel; les 1,300 autres ont été tuées par de simples citoyens, d'une façon ou d'une autre. L'argument qu'on emploie ici est le même.

Je pense que les clôtures ont un effet de dissuasion. Le citoyen moyen ne va pas tenter d'escalader une clôture de six pieds garnie de fil barbelé, ou de quoi que ce soit d'autre. Il y aura peut-être des personnes qui le tenteront, mais je ne sais pas si vous avez vraiment essayé de savoir combien, au moyen d'études.

M. Wysocky: Monsieur le président, essentiellement, ce que nous disons dans notre mémoire, c'est qu'il suffit d'une personne pour entraîner toutes les autres. Le citoyen moyen respectueux des lois, en voyant une clôture en grillage de six pieds, garnie ou non de fil barbelé, se dira probablement qu'il ne doit pas l'escalader. Cependant, une fois que quelqu'un y aura fait une brèche—et vous devriez voir les ouvertures qu'on y pratique, les bords sont attachées très habilement, de façon à créer une ouverture très invitante—il aura le choix: il pourra passer ou ne pas passer.

Le président suppléant (M. McRae): Si je voyais qu'il y a un endroit où les gens pratiquent constamment des brèches dans la clôture, je me dirais que j'ai deux choix. Je me dirais que je dois installer quelque chose d'autre, ou que je dois attraper le coupable, surtout si, dans un délai d'une semaine, la clôture que j'ai réparée est de nouveau mise en pièces. Il me semblerait que c'est une opération de police fort simple. Je sais que vous ne pouvez quand même pas poster quelqu'un toutes les 300 verges, dans toutes les localités où vous avez des emprises au pays, mais il me semble que lorsque vous savez que la clôture est constamment tailladée, vous devriez être en mesure de mettre fin à ce manège.

Je ne peux croire qu'une personne normale, dans des circonstances normales, soit prête à escalader la clôture. Il peut y en avoir qui le tente, mais combien, un sur cinquante, un sur vingt-cinq? J'ai nettement l'impression qu'il y aura beaucoup plus de gens qui seront dissuadés qu'il y en aura qui ne seront

[Text]

is the number of people you get on the track which is going to increase the incidence of accidents. I have not heard a word that shows me that it is not the case that the vast majority of people will be deterred.

You say no matter what you do, somebody is going to go over the top. Certainly somebody is going to go over the top. But there are 50 others who will go around—or 20 others or maybe only one other. I do not know. You have not been able to tell me that. You just always talk about the people, and you have films about the people, who go over the top. If you want to come to us with a good discussion, you should know, after all these years of building fences, to what extent they are a deterrent. Your engineer is here and so on. You are used to mathematics. You should be giving me some statistical evidence which shows that fences are totally ineffective. I have not seen that.

If there is anyone who wants to comment on that, I will get off the ...

Mr. J. Fox: I would love to comment.

The Acting Chairman (Mr. McRae): All right.

Mr. J. Fox: I do not know how you would ever get the statistics to start with. How could you ever find out the people who would not go across a fence?

The Acting Chairman (Mr. McRae): Well, I ...

Mr. J. Fox: First, you do not know where they are going.

The Acting Chairman (Mr. McRae): There are all kinds of ways to do your study. You put people there; you do all kinds of things to study the situation.

Mr. J. Fox: But you are looking at hundreds of miles of fence, sir.

The Acting Chairman (Mr. McRae): You find some spots where—if you decide to build an underpass or an overpass type of walkway, you must do some kind of study to show that there are a lot of people who need to cross that thing and therefore for safety purposes we do this. This would be one of the things ...

Mr. J. Fox: Well, sure, we go out and do a traffic count right at the crossing.

The Acting Chairman (Mr. McRae): Right; then you ...

Mr. J. Fox: But if you have a fence up there, you cannot do a traffic count. God bless me, where are they going to go?

Mr. Mazankowski: That is why this bill is only piecemeal, Mr. Chairman. It is a much larger picture than just a matter of establishing fences.

Mr. Richards: We know the standard right-of-way fence is useless in deterring any human being from going through it. Our experience with the chain-link fence is that when they want it—and they obviously do want it at a great many locations; and I have four locations here I checked within the boundaries of this city on Monday, just west of the Ottawa station, in the Beechwood subdivision, for the first three miles:

[Translation]

pas dissuadés, et c'est du nombre de gens sur les voies que dépend le nombre d'incidents et d'accidents. Je n'ai encore rien entendu, ici, qui prouve que la vaste majorité des gens ne soient pas dissuadés de traverser les voies.

Vous dites que quoi que vous fassiez, il y aura toujours des gens qui escaladeront les clôtures. J'en conviens avec vous. Il y en a cependant 50, ou 20 autres, quel que soit le nombre, qui feront le tour. Vous n'avez pas été en mesure de me donner des chiffres les concernant. Vous ne parlez que des gens qui escaladent les clôtures, vous les filmez. Pour vraiment discuter de la question de façon sérieuse, vous devriez être en mesure, après toutes ces années d'expérience avec les clôtures, de nous dire à quel point les clôtures peuvent être un moyen de dissuasion. Votre ingénieur est là. Vous êtes habitués à manier les chiffres. Vous devriez pouvoir nous en donner qui montrent que les clôtures sont totalement inefficaces, si c'est ce que vous croyez vraiment.

Y a-t-il quelqu'un qui est prêt à répondre ...

M. J. Fox: J'aimerais bien le faire.

Le président suppléant (M. McRae): Très bien.

M. J. Fox: Pour commencer, je ne sais pas comment vous pourriez obtenir vos données. Comment pourriez-vous établir le nombre de personnes qui décident de ne pas escalader une clôture?

Le président suppléant (M. McRae): Eh bien ...

M. J. Fox: Vous ne sauriez pas où elles désirent aller.

Le président suppléant (M. McRae): Vous pourriez faire toutes sortes de choses. Vous pourriez poster des inspecteurs à certains endroits.

M. J. Fox: Vous semblez oublier qu'il y a des centaines de milles de clôture.

Le président suppléant (M. McRae): Vous n'avez qu'à trouver les endroits ... si vous décidez de construire un passage souterrain ou aérien pour les piétons, vous devez bien avoir des études qui vous montrent combien de personnes vont l'emprunter, à l'endroit où vous voulez construire le passage. C'est un des moyens que vous pouvez employer ...

M. J. Fox: Nous effectuons un contrôle au passage même.

Le président suppléant (M. McRae): Dans ce cas ...

M. J. Fox: S'il y a une clôture à un endroit donné, vous ne pouvez quand même pas y effectuer un contrôle de la circulation. Où les gens seraient-ils censés aller?

M. Mazankowski: Voilà pourquoi je dis que le bill est fragmentaire, monsieur le président. Il faut voir l'ensemble de la question; il s'agit de beaucoup plus que la construction de clôtures.

M. Richards: Nous savons que les clôtures normales délimitant les emprises ne dissuadent en rien les gens. Notre expérience nous permet de nous dire que lorsque les gens le veulent, et ils le veulent, de toute évidence, à beaucoup d'endroits, ils peuvent passer. J'ai vérifié à quatre endroits, à l'intérieur des limites de la ville, ici, lundi, et ce, juste à l'ouest de la gare, dans la subdivision de Beechwood; sur trois milles de long

[Texte]

there are four major cuts. Those were repaired over two months ago, and there are holes in them again. I had people talk to our CN police here in Ottawa, and they consider it a hopeless situation—trying to police, trying to maintain, these locales where people insist on going across the railway right-of-way, be it one track or multiple tracks. This has been our experience. We do not have statistics on it.

• 1215

The Acting Chairman (Mr. McRae): Have you caught anybody cutting the fence? If you can predict within 24 hours that somebody is going to cut that fence again; then why do you not stake that place out and nail somebody? I mean, it strikes me as a rather simple police activity. As I said before, I do not expect you to have someone standing every 300 yards but...

Mr. Wysocky: Mr. Chairman, I had a rather long discussion with the chief of police for CP Rail on this very subject. He mentioned, first of all, the enormity of the task of policing right-of-way fencing, that we do not have the forces. There are some other decided disadvantages with trying to police very strictly, and that is the moral on the force itself; you are turning a policeman into a crossing guard, into a night watchman who stands and watches. Most of the police do trespassing checks, they do patrol the fence, but they cannot do it as a full-time thing.

The Acting Chairman (Mr. McRae): I am only suggesting that when you know that a given piece of fence is being cut regularly, that is the place you stake out and not all over the place.

The next questioners are Mr. Collenette and Miss Nicholson, in that order, and then Mr. Mazankowski wants some time. Mr. Reid, do you want some extra time too?

Mr. Mazankowski: What time are we adjourning, Mr. Chairman?

The Acting Chairman (Mr. McRae): At 12.30 p.m., but I am sure the committee will give you a few minutes if you want to...

Mr. Mazankowski: Well, I have to leave now.

Mr. Collenette: Perhaps Mr. Mazankowski would like to have a few words before...

The Acting Chairman (Mr. McRae): If it is agreeable to the other members that you be given three or four minutes, we would be glad to.

Mr. Mazankowski: I appreciate that very much, Mr. Chairman. I just wanted to reiterate something I said earlier today, at the previous meeting and the previous meeting before that. It is really concurred in by what Mr. Turner said, and I thank him very much for his practical input into this question because I think there is no one here who is in a better position to give us some practical first-hand knowledge than him, and he has done so in a very articulate way, as is his usual fashion.

[Traduction]

seulement, il y avait quatre entailles dans la clôture. Elles avaient été réparées il y a deux mois; elles sont à nouveau tailladées. J'ai envoyé des gens parler au service de police du CN, ici, à Ottawa; les policiers du CN leur ont dit qu'il n'y avait rien à faire lorsque les gens tenaient absolument à traverser la ou les voies. C'est le résultat que nous avons obtenu avec les clôtures en grillage. Nous n'avons cependant pas de chiffres précis à citer.

Le président suppléant (M. McRae): Avez-vous jamais mis la main au collet de quelqu'un qui essayait de taillader une clôture? Si vous pouvez prédire que, dans un délai de 24 heures, il va récidiver, vous devez poster un agent, pour qu'il l'arrête. Il me semble que c'est une opération de police fort simple à ce moment-là. Comme je l'ai dit auparavant, je ne m'attends pas à ce que vous postiez un agent toutes les 300 verges...

M. Wysocky: J'ai eu une assez longue discussion à ce sujet avec le chef de police du CP. D'abord, il m'a fait comprendre à quel point la tâche de surveiller les clôtures délimitant les emprises peut être énorme; il n'a tout simplement pas les ressources nécessaires. Il y a d'autres désavantages à essayer de faire respecter strictement les délimitations, et parmi eux, il y a la possibilité de démoraliser les policiers en les transformant en gardes de passages à niveau, ou en sentinelles. La plupart des policiers effectuent des contrôles en vue d'empêcher les intrusions et patrouillent le long des clôtures, mais ils ne font pas que cela.

Le président suppléant (M. McRae): Je dis simplement que lorsque vous savez qu'à un endroit, la clôture est tailladée à des intervalles réguliers, vous devriez y poster quelqu'un. Je ne vous demande pas de poster des sentinelles tout le long de la clôture.

Les suivants sont dans l'ordre: M. Collenette, M^{lle} Nicholson; M. Mazankowski est prévu ensuite. Vous voulez également du temps supplémentaire, monsieur Reid?

M. Mazankowski: A quelle heure devez-vous lever la séance, monsieur le président.

Le président suppléant (M. McRae): A midi trente, mais je suis sûr que le Comité acceptera de vous accorder quelques minutes, si vous le désirez...

M. Mazankowski: Il faut que je parle maintenant.

M. Collenette: Si M. Mazankowski veut dire quelques mots encore...

Le président suppléant (M. McRae): Avec la permission du Comité, je puis lui accorder trois ou quatre minutes.

M. Mazankowski: Je vous en remercie beaucoup, monsieur le président. Je voudrais simplement répéter, monsieur le président, ce que j'ai dit plus tôt aujourd'hui et lors des deux séances précédentes. M. Turner y a donné encore plus de poids lors de son intervention, d'ailleurs fort juste, aujourd'hui, ce dont je lui suis très reconnaissant. Il n'y a personne ici qui est mieux placé que lui pour parler d'expérience et pour voir le côté pratique des choses. Il l'a fait encore aujourd'hui, dans le langage franc qu'on lui connaît.

[Text]

I simply want to stress again, and I am by no means knocking the principle or the intent of the bill, that I think we all share in the fact that Mr. Collenette has brought this proposal before the House and before the committee in good faith in an attempt to try to address a very important problem. However, I think it is an ad hoc, piecemeal approach, and in the discussion that has taken place today it is more than simply a problem of addressing the fence issue, it is a problem of addressing the whole pedestrian right-of-way, the pedestrian crossing, and included in that is the question of fences. Furthermore, it is an issue that crosses jurisdictions. There is the municipality, the province and, indeed, the federal government and the railroads involved. In your submission on page 7, you say:

A unity of approach and identity of key players is vital and, it is submitted, easily achieved. For example, the number and safety of crossings is presently a field of Federal-Provincial-Municipal endeavour and those interested and involved in the advancement of safety at crossings and pedestrian safety must recognize the interdependence of their goals and the benefits realizable through co-operative effort.

I think there is a proposal in Transport Canada, one initiated under our government, a tri-level committee which could very usefully address this very important problem, bringing all the parties together, because the pedestrian crossing is a very urgent and important matter that must be addressed as well. We do have formulas established for the railway grade crossing fund which is a sharing arrangement between the municipality, the federal government and the railroads. It seems to me that an addendum to that kind of a formula for the construction of fencing and/or pedestrian crossings would be the right approach to go. I would strongly urge the committee to consider attacking this problem in a global way so that we are not perceived as attempting to do something when, in fact, we are really only scratching the surface or touching the end of the iceberg. Mr. Chairman, I understand that we may not be meeting this afternoon and that this bill probably will be carried over until fall, but I would hope that maybe Mr. Collenette and, hopefully, the Minister of Transport may want to have a look at the proceedings that have taken place and perhaps re-initiate the concept of a tri-level committee which was started under our administration and, hopefully, could be brought to fruition come fall. Thank you very much, Mr. Chairman.

• 1220

Mr. Collenette: If I may, just before Mr. Mazankowski has to leave, I would just confirm a discussion that I had with him privately on this matter. I think the approach that he has taken in saying that this should be dealt with in a global way has much to commend it. I think he is doing it more from the point of view of trying to tackle the problem in its entirety, although I am not so sure the railways are of the same mind. When they suggest on page 7 of their brief that we deal with

[Translation]

Je ne veux pas m'attaquer au principe qui sous-tend le bill ou à son intention; personne, ici, d'ailleurs, ne met en doute la bonne foi de M. Collenette lorsqu'il présente cette mesure au Comité et à la Chambre, en vue de régler cette importante question, mais je dois insister de nouveau sur le fait que son approche est fragmentaire. Il est facile de constater, d'après ce qui s'est dit ici, aujourd'hui, que le problème ne se limite pas à la construction de clôtures; il rejoint toute la question des passages de piétons. Les clôtures ne sont qu'un élément du problème. Par ailleurs, diverses compétences sont concernées. Il faut compter avec les municipalités, les provinces, comme avec le gouvernement fédéral et les chemins de fer. Dans votre mémoire, vous dites ce qui suit:

Il est crucial d'avoir une unité d'approche et de déterminer les éléments clefs du problème, et, nous semble-t-il, on peut facilement y parvenir. Par exemple, le nombre et la sécurité des passages à niveau font actuellement l'objet d'efforts particuliers du gouvernement fédéral, des gouvernements provinciaux et des municipalités; ceux qui sont intéressés et participent à l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau et de la sécurité des piétons doivent comprendre que leurs buts sont interdépendants et qu'ils ont tous intérêt à collaborer.

Transports Canada est toujours saisi d'une proposition, mise de l'avant alors que nous formions un gouvernement, ayant trait à un comité tripartite qui puisse vraiment se pencher sur cet important problème en regroupant tous les intéressés. Il est en effet urgent d'examiner toute la question des passages de piétons. Aux fins du fonds pour les passages à niveau des chemins de fer, nous avons déjà établi des formules de partage des coûts entre les municipalités, le gouvernement fédéral et les chemins de fer. La formule pourrait être tout aussi bien appliquée à la construction des clôtures ou des passages de piétons. Je prie instamment le Comité d'envisager la possibilité de régler le problème en adoptant une approche plus globale, de façon à éviter de donner l'impression qu'il fait quelque chose de vraiment sérieux, alors qu'il n'effleure que la surface ou qu'il touche à peine à la pointe de l'iceberg. Si je comprends bien, monsieur le président, il se peut que nous ne siégions pas cet après-midi et que l'étude du bill soit reportée à l'automne. J'espère que M. Collenette et le ministre des Transports examineront le compte rendu de ces séances et redonneront vie au concept du comité tripartite mis de l'avant sous notre gouvernement, en vue d'apporter une solution au problème à l'automne. Merci beaucoup, monsieur le président.

M. Collenette: Je voudrais dire quelque chose avant que M. Mazankowski ne nous quitte. Je voudrais parler de la discussion que lui et moi avons eue privément sur le sujet. Je pense que son approche, lorsqu'il dit que le problème doit être vu dans un contexte plus vaste, a beaucoup de mérite. Il est vraiment intéressé à régler le problème dans son entier. En ce qui concerne les chemins de fer, je ne suis pas sûr que ce soit leur intention. Ils disent dans leur mémoire qu'ils souhaite-

[Texte]

this in more of a generalized way, given the context of their presentation here, I see it as more an attempt to stall the issue indefinitely and not have Parliament deal with it.

So, accepting Mr. Mazankowski's attitude towards this, I would hope we could agree not to meet this afternoon—the House will be adjourning tomorrow—and to hold discussions over the summer with the Minister of Transport, who gave assurances to me that this bill did have his blessing. That is how it got out of the House and into committee. So perhaps we could expand the scope of this bill in discussions with the minister and, perhaps, come back in the fall to either amend this bill or to go back to the House to widen its scope. We might even bring in a government bill that would deal with the concerns Mr. Mazankowski has and also effect the kinds of changes I have proposed in this bill.

The Acting Chairman (Mr. McRae): We still have two questioners, Mr. Collenette as a witness, and Miss Nicholson, and so we can go for another ten minutes. Is it agreed that this committee will not be meeting this afternoon and that we will postpone the thing until the fall?

Some hon. Members: Agreed.

The Acting Chairman (Mr. McRae): All right. On a point of order, Mr. Turner?

Mr. Turner: Mr. Chairman, I would suggest that we also invite the railway union, which represents the men who operate the trains 24 hours a day, seven days a week, 365 days a year...

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. Turner: ... to come to this committee and express their opinion on this bill.

An hon. Member: A very good idea.

The Acting Chairman (Mr. McRae): I think we can advise the full time chairman of the committee as to this suggestion. Mr. Bockstael, on a point of order?

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, if I may at this time make an intervention on a point of order. My colleague, Mr. Collenette, said this bill has the minister's blessing. I think he is stretching a point in saying that, because the Minister of Transport indicated to me that he did not oppose the passage of this private member's bill at its second reading because he wanted to acquiesce that the bill should be submitted to a standing committee for further study, detailed review, and consideration of possible amendments.

To date, details of cost or apportionment have not been fully addressed. There have not been extensive consultations with other levels of government on this issue. I am to point out that the tri-level committee has not been disbanded. It has not had a session recently, but it has not been disbanded, and if it is the indication of this committee that it should continue in its work, I am sure the minister would be very receptive to that recommendation. That is my statement.

[Traduction]

raient que le problème soit attaqué dans une perspective plus générale, mais après ce qui s'est passé ici, je suis amené à penser qu'ils sont plus intéressés à retarder les choses indéfiniment et à empêcher le Parlement de prendre une décision finale.

Donc, si on accepte la façon de M. Mazankowski d'aborder le problème, il ne doit pas y avoir de réunion cet après-midi, et la Chambre doit s'ajourner demain. Il est à espérer qu'entre-temps, des discussions pourront avoir lieu avec le ministre des Transports, qui m'a déjà assuré que le bill avait son appui. C'est ainsi qu'il a pu passer l'étape de la Chambre et se retrouver en comité. A la suite de pourparlers avec le ministre, la portée du bill ne pourrait être étendue entre-temps et il pourrait revenir devant le Comité à l'automne, dans une forme modifiée, ou être présenté de nouveau à la Chambre, dans une forme nouvelle. Il pourrait même prendre la forme d'un bill du gouvernement, qui tienne compte des préoccupations exprimées par M. Mazankowski et amène le résultat souhaité.

Le président suppléant (M. McRae): Nous avons encore deux noms sur notre liste: M. Collenette, en tant que témoin, et M^{lle} Nicholson. Il nous reste 10 minutes. Il est convenu que le Comité ne siégera pas cet après-midi et que l'étude du bill sera reportée à l'automne?

Des voix: D'accord.

Le président suppléant (M. McRae): Très bien. M. Turner invoque le Règlement.

M. Turner: Je propose que nous invitons également les représentants des syndicats des cheminots, qui font fonctionner les trains 24 heures par jour, 7 jours par semaine, 365 jours par année...

Une voix: Bravo!

M. Turner: ... afin qu'ils livrent au Comité leur opinion sur le bill.

Une voix: C'est une excellente idée.

Le président suppléant (M. McRae): Nous ferons part au président élu du Comité de la suggestion de M. Turner. M. Bockstael invoque également le Règlement.

M. Bockstael: Permettez que j'intervienne sur un rappel au Règlement. Mon collègue, M. Collenette, a déclaré que le bill avait reçu l'assentiment du ministre. Je pense que M. Collenette lui en fait dire plus qu'il n'a voulu en dire. En effet, le ministre des Transports m'a indiqué qu'il ne s'était pas opposé à l'adoption de ce bill d'initiative privée en deuxième lecture à la Chambre parce qu'il voulait que le bill soit examiné par le comité permanent et y fasse l'objet d'une étude détaillée, en vue d'amendements possibles.

La question du coût et du partage des coûts n'a pas encore été réglée entièrement. Il n'y a pas eu de consultation suffisante avec les autres paliers de gouvernement à ce sujet. Je tiens à souligner en passant que le comité tripartite mentionné plus tôt n'a pas été dissous. S'il ne s'est pas réuni très souvent au cours des derniers temps, il n'en est pas pour autant rayé de la carte. Si le présent Comité désire qu'il reprenne ses travaux, je suis sûr que le ministre sera prêt à l'envisager sérieusement.

[Text]

The Acting Chairman (Mr. McRae): Thank you. I guess now we have Mr. Collenette as a questioner at this particular point.

Mr. Collenette: Mr. Chairman, I will not go on and ask the railways all my further questions because the time is limited and Miss Nicholson wants to speak. Also, we will be back, hopefully, in the fall dealing with this subject.

But I am glad my good friend, Mr. Bockstael, has put those comments on the record although I must say, with all respect, that it is somewhat of a death-bed repentance. Mr. Bockstael knows full well, Mr. Chairman, than when bills go through second reading in the House, and either their subject matter is referred to the committee or on very rare occasions the bill itself is referred to committee, the government is giving its blessing. Mr. Bockstael knows that very well, and I know, as parliamentary secretary to the Government House Leader, that we talk out bills every single day of the week that we have private members' hour precisely because the government does not agree with the purport of that bill.

So I would like the record to show that there is perhaps a bit of a death-bed repentance on the part of the minister. Perhaps he did not think it through fully but, certainly, the conversations I have had with his officials led me to believe that this bill was to proceed to committee and pass into law, therefore, I accepted that the government accepted the principle of this bill. Anyway, perhaps we are splitting hairs, but I would not want it to be said that I was misleading this committee. And my friends on the opposition side know full well that when a bill does come to committee, it does not get here by magic. It gets here by acquiescence on all sides, and the government usually talks out these bills, unfortunately for the private member system in our parliamentary practice.

• 1225

I would just like to ask the spokesmen for railways something. I asked the question the other day and they said they would come back with the answer. Have they discussed this? Have they been approached by the Department of Transport some time ago? Did they originally say that they were unopposed to this bill? That question was left unanswered the other day, and I got the impression that they were going to get the answer.

Mr. Wysocky: Mr. Chairman, I believe this is directed to myself. I checked out files, those that I could find, and I have inquired. We have never had any formal communication from the Department of Transport. Obviously, even what informal discussion there may have been and which I was not privy to and have not heard about, and any of us have been there, I cannot conceive of anyone having said we would not be opposed to the passage of this bill.

Mr. Collenette: Mr. Chairman, does Mr. Wysocky cover that to include logs of telephone calls? What do you class as an official communication?

[Translation]

Le président suppléant (M. McRae): Merci. Je pense que la parole est à M. Collenette, en tant qu'intervenant.

M. Collenette: Je ne poserai pas toutes mes autres questions aux représentants des chemins de fer à ce moment-ci, monsieur le président. Je sais que M^{lle} Nicholson désire prendre la parole également. Par ailleurs, nous devons reprendre le débat sur cette question à l'automne.

Je suis heureux que mon bon ami, M. Bockstael, ait porté au compte rendu les quelques observations qu'il vient de faire. En toute déférence, je dois lui faire remarquer, cependant, que le ministre se repent un peu tard. M. Bockstael sait fort bien que lorsqu'une question ou un bill est renvoyé à un comité après la deuxième lecture à la Chambre, c'est parce que le gouvernement est d'accord. Je sais très bien moi-même, en tant que secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre, qu'il est possible de faire traîner en longueur la discussion d'un bill tous les jours de la semaine à la Chambre, au cours de la période allouée aux mesures d'initiative privée; la chose se produit justement lorsque le gouvernement n'est pas d'accord sur un bill quelconque.

Donc, le ministre se repent un peu tard. D'après ce que les cadres m'en ont dit, j'avais cru comprendre que le projet de loi serait soumis au Comité, peut être ensuite adopté; j'en avais donc conclu que le gouvernement était d'accord quant aux principes mêmes du bill. Nous sommes peut-être en train de couper les cheveux en quatre, mais je ne voudrais certes pas qu'on m'accuse d'avoir essayé de tromper le Comité. Mes amis de l'opposition savent d'ailleurs que lorsqu'un comité est saisi d'un projet de loi, ce n'est pas par hasard. Il faut en effet que tout le monde soit d'accord pour le faire, mais en ce qui concerne les bills privés, malheureusement, le gouvernement a l'habitude de les saboter.

Je voudrais maintenant poser une question aux responsables des chemins de fer. J'ai déjà posé cette même question l'autre jour et on m'a assuré que j'obtiendrais une réponse. Le ministère des Transports les a-t-il contactés concernant ce projet de loi et se sont-ils à l'origine prononcés en faveur dudit bill? J'espère toujours obtenir une réponse à cette question.

M. Wysocky: J'ai vérifié nos dossiers et j'ai essayé de me renseigner. Il semblerait que le ministère des Transports ne nous a pas contactés officiellement. J'ai peine à imaginer que quelqu'un ait pu dire que nous ne nous opposerions pas à l'adoption du présent bill au cours d'une simple discussion.

M. Collenette: La déclaration de M. Wysocky s'applique également aux conversations téléphoniques? Qu'entendez-vous au juste par communication officielle?

[Texte]

Mr. Wysocky: I did not circularize the officials of our company to ask them whether they had any telephone conversations. I had asked my immediate superior, Mr. Gordon Miller, who is a general solicitor and who would have been immediately involved in such a matter.

Mr. Collette: Surely, Mr. Chairman, if there were telephone calls from the Department of Transport to a railway on a matter of substance such as this, there would be a record of it either in the department or with the railways. I am interested in what information you can supply, because it would be my assumption that there would be a record of such a conversation. I would ask that perhaps the people from Canadian Pacific or Canadian National over the course of the summer check out fully as to whether or not they did give their blessing to this. I would not say "blessing" because that gets into trouble, I will say did not object to the passage of this bill, because my information is that they were indeed contacted late last year or earlier this year by the department; that they had no objections at that time, and that only within the last few days when this matter was coming before committee did they decide to send a telex to the minister expressing their grave reservations. So I would just like to know if indeed that was the case and, if it is true, why there was a change of heart or a change of attitude. Perhaps you could get that information for us at a later date.

Mr. J. Fox: Mr. Collette, perhaps I can throw a little light on what you are talking about. I think our file would indicate that our general solicitor, Mr. Miller, wrote to the chairman of this standing committee some time in March asking permission to appear before it. Now, to the best of my knowledge, that is the only written communication that we have had concerning this matter whatsoever. And I believe we had a letter from the chairman of this committee some time after that saying to us that we could appear and he would advise us of the time and place. To the best of my knowledge that is the only communication we have had concerning this matter with either the Ministry of Transport and/or any other people in the government.

Mr. Collette: Obviously, Mr. Chairman, I accept the point made by the witness, and if they would not mind I would ask that over the course of the summer they check back just a little further to see whether or not there were any conversations on this matter earlier than the communication to appear before the committee.

Mr. J. Fox: We certainly will. I will check from our president down and see who or what. But I am not aware of anything myself.

Mr. Pye: Mr. Chairman, Canadian National also wrote the chairman of the committee in March of this year and did indicate it had some concerns with respect to this bill. To my knowledge that is the only contact we have had with respect to it.

• 1230

Mr. Richards: And I will check this out in the engineering department. There has been no communication to my knowledge on this. I spoke to the president of CN Rail last Friday on

[Traduction]

M. Wysocky: Je ne me suis pas adressé à tous les cadres de la société pour leur demander s'ils en avaient parlé au cours d'entretiens téléphoniques. J'en ai par contre parlé à M. Gordon Miller, mon supérieur immédiat, qui, en sa qualité d'avocat, en aurait été avisé.

M. Collette: Je suis sûr que si le ministère des Transports avait téléphoné à la compagnie de chemins de fer au sujet d'une question aussi importante que celle-ci, on en aurait pris note, soit au ministère, soit à la compagnie de chemins de fer. Je voudrais donc que les responsables du Canadien Pacifique ou du Canadien National prennent la peine de vérifier leurs dossiers au cours de l'été, pour savoir si, oui ou non, ils ont donné leur bénédiction à ce projet de loi, ou se sont plus ou moins engagés à ne pas s'y opposer, car on m'a signalé que le ministère les avait bel et bien contactés vers la fin de l'année dernière, ou au début de cette année. Or, d'après mes renseignements, la compagnie n'aurait, à l'époque, fait valoir aucune objection, et ce n'est que depuis quelques jours, lorsque le Comité en a été saisi, qu'ils ont décidé d'adresser au ministre un télex exprimant leurs réserves. Si c'est ainsi que les choses se sont passées, je voudrais savoir pourquoi vous avez changé d'avis. Vous pourriez éventuellement nous remettre ces renseignements plus tard.

M. J. Fox: D'après nos dossiers, M. Miller, notre avocat, a adressé une lettre au président du Comité en mars dernier, demandant à être entendu en qualité de témoin. A ma connaissance, c'est la seule et unique question qui a fait l'objet d'une lettre. Quelque temps après, le président du Comité nous a adressé une lettre pour nous aviser de son accord, la date et le lieu de comparution devant être fixés ultérieurement. A ma connaissance, donc, c'est la seule et unique fois qu'un échange de correspondance ait eu lieu au sujet de cette question entre moi-même, le ministère des Transports et d'autres représentants du gouvernement.

M. Collette: Je demanderai néanmoins au témoin de bien vouloir vérifier, au cours de l'été, s'il n'aurait pas eu d'autres entretiens au sujet de cette question avant la demande de comparaître devant le Comité.

M. J. Fox: Nous n'y manquerons pas. Je vais vérifier auprès de tout le monde. Pour ma part, je n'en ai jamais entendu parler.

M. Pye: Le Canadien National a également adressé une lettre au Comité, au mois de mars dernier, pour exprimer ses réserves relativement à ce bill. A ma connaissance, il n'y a pas eu d'autre échange de correspondance à ce sujet.

M. Richards: Je vais également vérifier auprès des ingénieurs, mais à ma connaissance, il n'y a pas eu d'échange de correspondance à ce sujet. J'ai justement abordé ce problème

[Text]

this subject and, while I did not particularly ask him that question although the way we discussed the matter and from the manner in which he talked about it, I would certainly assume that he has never indicated that he is in favour of the bill and would support it.

Mr. Collenette: Well, Mr. Chairman, the only thing is that, if the railways had expressed grave reservations to this bill originally, then I assume the Minister of Transport would not have allowed it to come to this stage of debate. That is the reason I just want to get to the bottom of it. The witnesses have assured us that they will check into the matter further and, in view of the time, I will yield the floor to Miss Nicholson, who has a couple of points to make.

Mr. Wysocky: Mr. Chairman, just a moment or two. Mr. Collenette, if you have any specifics as to telephone or oral communication or written communication could you give us them now or later to aid us in our endeavours? We have a large number of files at Windsor Station and a large number of officials.

Mr. Collenette: Perhaps we could discuss that after the meeting, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. McRae): Are you finished, Mr. Collenette?

Mr. Collenette: Definitely. Thank you.

The Acting Chairman (Mr. McRae): Miss Nicholson.

Miss Nicholson: Mr. Chairman, I will be very brief. I have no great objection to putting this matter over to the fall if, indeed, what results is a more serious, co-ordinated attempt to deal with this question of safety. But the tone of some of the interventions today does not exactly encourage one to feel any great confidence that safety and, particularly, safety as it affects children, will be treated as seriously as it might. I hope I misunderstood the member opposite who said, I think, that the only way to measure loss of life is in dollars and cents because, surely, there is no way one can put a dollar value on the death of a child.

This bill also, as Mr. Collenette presented it, is really very modest and very specific, yet today we have listened to very fanciful scenarios about the costs of fencing in entire cities. May I remind members, and particularly the witnesses who came here clearly to kill the bill rather than to discuss it reasonably, that the purpose of this bill was to empower the CTC to order the construction of six-foot chain link fences on the request of a municipality, and with the municipality bearing half of the costs of the difference between that fence and existing fences. In other words, this bill would have presumed a hearing by the Canadian Transport Commission, presumably the hearing of witnesses and an examination, and the whole process would have been initiated by a municipality which would be bearing half the costs of what are proposed. In other words, the municipality would not be asking to have a whole city fenced in. They would be coming with a request for a particular area where experience had shown there is a hazard. So I regret that this bill has not had the serious examination it might have had.

[Translation]

vendredi dernier, lors d'un entretien avec le président du Canadien National. Bien que nous n'ayons pas parlé de cette question en particulier, il est tout à fait clair, d'après ce qu'il m'a dit, qu'il ne s'est jamais prononcé en faveur du projet de loi.

M. Collenette: Si les compagnies de chemins de fer avaient exprimé de graves réserves à l'égard du projet de loi dès l'origine, je présume que le ministère des Transports aurait veillé à ce que les débats soient étouffés dans l'œuf. Je tiens donc à faire toute la lumière sur cette question. Étant donné que les témoins nous ont promis de vérifier la chose, et vu qu'il se fait déjà tard, je vais céder la parole à M^{lle} Nicholson.

M. Wysocky: Vous permettez un instant, monsieur le président. Si vous avez des détails quelconques concernant les communications verbales ou écrites à ce sujet, pourriez-vous nous les communiquer, afin de nous aider dans nos recherches, qui ne seront guère faciles, étant donné le nombre de dossiers et de cadres que nous avons à la gare Windsor.

M. Collenette: Nous pourrions en parler après la réunion, monsieur le président.

Le président suppléant (M. McRae): Vous avez terminé, monsieur Collenette?

M. Collenette: Oui. Merci.

Le président suppléant (M. McRae): Mademoiselle Nicholson.

Mlle Nicholson: On pourrait fort bien, à mon avis, remettre toute l'affaire jusqu'à l'automne, si cela devait permettre de mieux étudier la question de la sécurité. Malheureusement, après tout ce qui a été dit aujourd'hui, je crains fort que le problème de la sécurité, celle des enfants en particulier, ne soit pas traité avec tout le sérieux qu'il mérite. J'ai cru comprendre que le député d'en face prétend qu'une perte de vie humaine se mesure uniquement en dollars. J'ose croire que je me suis trompée, car je ne vois pas comment quelqu'un puisse prétendre que la mort d'un enfant revient à tant et tant de dollars.

Le projet de loi, tel que proposé par M. Collenette, est pourtant bien modeste et précis; or, nous avons entendu aujourd'hui des scénarios incroyables concernant les coûts prohibitifs qu'entraînerait la pose de clôtures autour de villes entières. Je tiens à rappeler aux membres du Comité, et aux témoins en particulier, qui, à l'évidence, sont venus ici pour saboter le projet de loi et non pas pour en discuter honnêtement, que l'objet du bill en question est d'autoriser la Commission canadienne des transports à faire construire des clôtures métalliques de six pieds de haut, à la demande des municipalités, qui prendraient en charge la moitié de la différence entre le coût de ces clôtures métalliques et celui des clôtures existantes. Aux termes du projet de loi, donc, la Commission canadienne des transports aurait pu organiser des audiences, à la demande des municipalités, qui se seraient chargées de la moitié des coûts ainsi entraînés. Il n'est donc nullement question de faire poser ces clôtures tout autour des villes, mais uniquement dans les endroits où il existe un danger certain. Je

[Texte]

Further, Mr. Chairman, from the point of view of ourselves as parliamentarians, I think there are procedural matters here that I am not happy about, and I would request you to raise these in the appropriate form as, indeed, we will be raising them. Indeed, as Mr. Collenette points out, when the government does not talk a bill out; when the bill itself is allowed to proceed to committee—the bill itself, not the subject matter—that fact does imply that the government has no objection to the content of the bill. There are many occasions where private members' bills are based on a concern for individuals or for public policy, but the government does not like the bill and in that case, the subject matter may be referred to committee. In this case the bill was allowed to go forward, but now we have the situation where the parliamentary secretary has been put in the embarrassing position of having to come and block the bill that his colleague was allowed to bring forward in good faith.

• 1235

So I think, Mr. Chairman, there are procedural matters here that should be addressed, but perhaps not necessarily in any public way. It may very well be a matter for our own caucus, but it is still an unfortunate precedent that should be discouraged.

The Acting Chairman (Mr. McRae): I have one more speaker, Mr. Reid, who would like a couple of minutes. Since it is your second round, we will give you two or three minutes.

Mr. Reid (St. Catharines): I would be pleased to wait until everyone has completed the first round. I would like a moment, Mr. Chairman, and I will be very brief.

The Acting Chairman (Mr. McRae): There is no one else, Mr. Reid.

Mr. Reid (St. Catharines): Then, Mr. Chairman, I would very briefly comment on the process. I could consider many reasons why a bill might be allowed to come to committee for consideration without being endorsed by government as one of substantive support.

With a view to the comments of the hon. member opposite who just concluded her remarks, and the comments of the parliamentary secretary, it seems to me that more serious co-ordinated study of a global nature does have to be given. I wonder, Mr. Chairman, if it would not be appropriate, particularly since the parliamentary secretary has indicated that the minister advises that the tri-level committee has not yet been suspended—it is still alive and available to be of use to this committee—if we should not consider a directive, or a request, or some other form of reactivating that committee, and perhaps this bill would be one way of doing so.

At any rate, having regard to the comments of Mr. Mazankowski from our side, it is felt that fencing is only one aspect of protecting rights-of-way and protecting lives of people, and obviously that is what was uppermost in the mind of the drafter of this bill before us, Bill C-227. Fences alone will not

[Traduction]

regrette donc énormément que ce projet de loi n'ait pas été étudié avec tout le sérieux qu'il mérite.

Par ailleurs, en ma qualité de député, je ne saurais accepter la façon dont les choses se sont déroulées, et j'espère, monsieur le président, que vous voudrez bien le soulever. En effet, ainsi que M. Collenette l'a souligné, dès lors qu'un comité est saisi d'un projet de loi, il faut en principe en conclure que le gouvernement ne s'oppose pas à son contenu. Il arrive souvent, en effet, que des bills privés visant à défendre les intérêts de particuliers, ou d'une politique quelconque, n'aient pas l'appui du gouvernement, auquel cas le comité est saisi de la question. C'est ce qui est arrivé en l'occurrence; or, voilà que le secrétaire parlementaire se trouve dans la situation embarrassante d'avoir à bloquer le projet de loi, qui avait pourtant été déposé de bonne foi par son collègue.

Ce sont là, monsieur le président, des questions de procédure qui devraient être examinées, mais pas nécessairement en public. Il se pourrait que notre caucus ait à en discuter; quoi qu'il en soit, c'est un précédent déplorable, qui devrait être découragé.

Le président suppléant (M. McRae): J'ai encore le nom d'un membre du Comité, qui a demandé à pouvoir intervenir rapidement. Puisque ce sera votre deuxième tour, monsieur Reid, je vous accorde deux ou trois minutes.

M. Reid (St. Catharines): Je ne demande pas mieux que d'attendre que tout le monde ait pu intervenir lors du premier tour. De toute façon, je serai très bref.

Le président suppléant (M. McRae): Il n'y a personne d'autre.

M. Reid (St. Catharines): Du point de vue de la procédure, un comité peut fort bien être saisi d'un projet de loi, sans que pour autant le gouvernement se soit prononcé en faveur du projet de loi.

Quant à la dernière intervention du député de l'opposition, ainsi que celle du secrétaire parlementaire, j'estime qu'une étude plus approfondie de la question devrait être entreprise. Étant donné que d'après le secrétaire parlementaire, le comité tripartite est toujours en fonction, je me demande s'il n'y aurait pas moyen de saisir ce comité du projet de loi.

Pour ce qui est de la déclaration de M. Mazankowski, la pose de clôtures métalliques ne serait qu'un moyen de protéger les droits de passage, ainsi que les vies humaines, ce qui constitue, bien entendu, l'objectif essentiel de l'auteur du Bill C-227. Mais les clôtures, par elles-mêmes, ne suffiront pas à

[Text]

protect lives. It may be one means, but I think we should have before us a more comprehensive document to consider all ways, and that global approach which could be considered by the tri-level committee would be the preferred one. A report would come forward at some later date.

If it is in order, Mr. Chairman, perhaps this committee could consider a reference of the bill to that tri-level committee, or in some way reactivate that tri-level committee, so that it can consider the purpose and intent of a bill of a similar nature to Bill C-227.

The Acting Chairman (Mr. McRae): I think first we must accept the idea that Citation 621(2) of *Beauchesne*, makes it quite clear that the committee must accept a reference to it and it cannot deviate from that reference. At some particular point if there is some agreement, I see no reason why the committee cannot communicate at a later date with the minister in respect of the area that you are talking about, if there is agreement all around. At this stage of the game, whether or not the members want to enter into that communication, I am not quite sure. There seems to be perhaps some reason of lying back and letting it wait through the summer.

Mr. Collenette, did you have an intervention?

Mr. Collenette: No. Basically, Mr. Chairman, you are following up on what I suggested earlier. The bill is still before the committee, we will not be sitting until the fall, if we adjourn tomorrow, and over the course of the summer we can discuss with the Minister of Transport the concept of providing better fencing within the over-all context of general safety, as proposed by Mr. Mazankowski.

The Acting Chairman (Mr. McRae): Yes. I would think we would be forced, because of the fact that there is not a quorum, to do the kinds of things you are suggesting in an informal way, and as Miss Nicholson also indicated, quietly behing the scenes.

Mr. Reid (St. Catharines): I was concerned, since the emphasis properly is on the lives of people, that we are losing time and consideration over the summer months waiting for us to reconvene and reconsider.

• 1240

The Acting Chairman (Mr. McRae): I think the answer is that it will be done.

Mr. Collenette: Is Mr. Reid suggesting that this bill be referred to the tri-level committee?

Mr. Reid (St. Catharines): Yes.

Mr. Collenette: There is no mechanism whereby that can be done by this committee. Reference would have to be made by the House. But this committee—which Mr. Bockstael says still exists and functions—hopefully will take notice of the deliberations of the last few days and will meet and perhaps make recommendations to the minister, to assist the government in setting forth a clear position on this in the fall.

Mr. Reid (St. Catharines): If that were done it would be an advantage.

[Translation]

protéger des vies humaines. Il faudrait donc étudier la question dans son ensemble, et je pense que la meilleure façon de le faire serait d'en saisir le comité tripartite. Un rapport pourrait être rédigé à cet égard ultérieurement.

Donc, à condition que ce soit réglementaire, le Comité pourrait saisir le comité tripartite du Bill C-227, ou d'un bill analogue.

Le président suppléant (M. McRae): D'après le règlement n° 621(2) de *Beauchesne*, le Comité est tenu de respecter les ordres de renvoi qui lui sont faits. Par contre, si nous sommes tous d'accord, nous pourrions discuter de la question avec le ministre à une date à déterminer. Je me demande s'il ne serait donc pas préférable de remettre toute cette question jusqu'à l'automne.

Monsieur Collenette, est-ce que vous avez quelque chose à dire?

M. Collenette: Vous avez donc repris ma suggestion, monsieur le président. Le Comité est toujours saisi du projet de loi, et si l'ajournement est déclaré demain, nous ne reprendrions nos travaux que l'automne prochain. Nous pourrions donc discuter, au cours de l'été, avec le ministre, de la possibilité de faire poser de meilleures clôtures afin d'améliorer la sécurité générale, ainsi que M. Mazankowski l'a proposé.

Le président suppléant (M. McRae): Vu que nous n'avons pas le quorum nous serons obligés d'agir à titre officieux, ainsi que M^{lle} Nicholson l'a d'ailleurs proposé.

M. Reid (St. Catharines): Étant donné qu'il s'agit de la protection de vies humaines, je trouve qu'en remettant la question jusqu'à l'automne, nous risquons de perdre un temps précieux.

Le président suppléant (M. McRae): Ce sera fait.

M. Collenette: Vous voudriez que le comité tripartite soit saisi de ce projet de loi, monsieur Reid?

M. Reid (St. Catharines): Oui.

M. Collenette: Malheureusement, le Comité n'est pas habilité à en saisir le comité tripartite. Seule la Chambre pourrait le faire. J'espère toutefois que le comité tripartite, qui fonctionne toujours d'après M. Bockstael, étudiera les comptes rendus de nos dernières réunions et soumettra ses recommandations au ministre afin de permettre au gouvernement de prendre position clairement à ce sujet l'automne prochain.

M. Reid (St. Catharines): Ce serait une bonne chose.

[Texte]

The Acting Chairman (Mr. McRae): I think that is the only way we can approach it. We cannot really go beyond the scope of this bill in an official way, but certainly we could try that other approach.

Mr. Reid (St. Catharines): Thank you, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. McRae): Thank you, Mr. Reid.

I would like to thank the witnesses. We may have you back in the fall. We are not quite sure where the thing is going, but thank you for coming and presenting your briefs.

The committee is adjourned to the call of the Chair.

[Traduction]

Le président suppléant (M. McRae): C'est la seule façon de procéder. Officiellement, nous devons nous en tenir à l'étude des dispositions du bill, mais nous pouvons bien entendu agir officieusement.

M. Reid (St. Catharines): Merci, monsieur le président.

Le président suppléant (M. McRae): C'est moi qui vous remercie, monsieur Reid.

Je tiens maintenant à remercier les témoins qui seront d'ailleurs peut-être invités à comparaître à nouveau l'automne prochain. Nous vous remercions de votre exposé.

La séance est levée.

APPENDIX "TRPT-17"

THE RAILWAY ASSOCIATION OF CANADA

In addition to Canadian National and Canadian Pacific, a number of other railways in Canada are members of The Railway Association of Canada. Those additional members are set out as Appendix "A" attached hereto.

The Railway Association of Canada, on behalf of such other members, fully endorses the position taken by Canadian National and Canadian Pacific with respect to Bill C-227.

J. M. Beaupré
General Manager

APPENDICE «TRPT-17»

L'ASSOCIATION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

Outre le Canadien national et le Canadien Pacifique, un certain nombre d'autres sociétés de chemins de fer canadiennes sont membres de l'Association des chemins de fer du Canada. La liste des autres membres est donnée à l'annexe «A», ci-jointe.

L'Association des chemins de fer du Canada, au nom de ces autres membres, appuie pleinement la position prise par le Canadien national et le Canadien pacifique à l'égard du bill C-227.

Le directeur général,
J. M. Beaupré

APPENDIX A

ANNEXE A

Member Lines

<i>Name of Company</i>	<i>Address</i>
Algoma Central Railway	S.S. Marie, Ontario P6A 5P6
British Columbia Hydro & Power Authority	New Westminster, B.C. V3M 4H3
British Columbia Railway	Board of Trade Tower Vancouver, B.C. V6E 2N6
Burlington Northern Inc.	176 East Fifth Street St. Paul, Minn. 55101
Burlington Northern (Manitoba) Ltd.	963 Lindsay Street Winnipeg, Manitoba R3N 1X6
Canadian National Railways	Montreal, Quebec H3C 3N4
CP Rail	Montreal, Quebec H3C 3N4
Chesapeake & Ohio Railway	2N Charles Street Baltimore, Md. 21201
Chesapeake & Ohio Railway	P.O. Box 430 St. Thomas, Ontario N5P 3V2
Norfolk and Western Railway	Railway Exchange Building St. Louis, Mo. 63101
Ontario Northland Transportation Commission	North Bay, Ontario P1B 8L3
Consolidated Rail Corporation	Six Penn Center Plaza Philadelphia, Pa. 19104
Norfolk & Western Railway	8 North Jefferson Street Roanoke, Va. 24042
ConRail	780 Talbot Street St. Thomas, Ontario
Quebec Cartier Mining Company	Port Cartier, Quebec G0G 2J0
Quebec North Shore & Labrador Railway	Sept-Îles, Quebec G4R 4L5
Toronto, Hamilton & Buffalo Railway	Hamilton, Ontario L8N 1M1
White Pass and Yukon Corporation Ltd.	P.O. Box 4070 Whitehorse, Yukon Y1A 3T1

Associate Members

<i>Name of Company</i>	<i>Address</i>
Arnaud Railway Company	4999 St. Catherine St. W. Montreal, Quebec H3Z 1T3
Canada & Gulf Terminal Railway	P.O. Box 568 Mont Joli, Quebec G5H 3L3
Devco Railway	P.O. Box 2500 Sydney, N.S. B1P 6K9
Essex Terminal Railway	P.O. Box 2186, Walkerville Windsor, Ontario N8Y 4R8
Napierville Junction Railway	P.O. Box 178 Lacolle, Quebec J0J 1J0
Roberval and Saguenay Railway	Arvida, Quebec G7S 4K8
Wabush Mines, Pickands Mathers & Co.	4999 St. Catherine St. W. Montreal, Quebec H3Z 1T3

Membres

<i>Nom de la société</i>	<i>Adresse</i>
Algoma Central Railway	Sault Ste-Marie (Ontario) P6A 5P6
British Columbia Hydro & Power Authority	New Westminster (C.-B.) V3M 4H3
British Columbia Railway	Board of Trade Tower Vancouver (C.-B.) V6E 2N6
Burlington Northern Inc.	176-est, Cinquième rue St. Paul (Minn.) 55101
Burlington Northern (Manitoba) Ltd.	963, rue Lindsay Winnipeg (Manitoba) R3N 1X6
Chemins de fer nationaux du Canada	Montréal (Québec) H3C 3N4
CP Rail	Montréal (Québec) H3C 3N4
Chesapeake & Ohio Railway	2N, rue Charles Baltimore (Md.) 21201
Chesapeake & Ohio Railway	C.P. 430 St. Thomas (Ontario) N5P 3V2
Norfolk and Western Railway	Railway Exchange Building St. Louis (Mo) 63101
Ontario Northland Transportation Commission	North Bay (Ontario) P1B 8L3
Consolidated Rail Corporation	Six Penn Center Plaza Philadelphie (Pa.) 19104
Norfolk & Western Railway	8—nord, rue Jefferson Roanoke (Va). 24042
ConRail	780, rue Talbot St. Thomas (Ontario)
Québec Cartier Mining Company	Port Cartier (Québec) G0G 2J0
Chemins de fer de la Rive nord du Québec et du Labrador	Sept-Îles (Québec) G4R 4L5
Toronto, Hamilton & Buffalo Railway	Hamilton (Ontario) L8N 1M1
White Pass and Yukon Corporation Ltd.	C.P. 4070 Whitehorse (Yukon) Y1A 3T1

Membres associés

<i>Nom de la société</i>	<i>Adresse</i>
Arnaud Railway Company	4999, rue Ste-Catherine-ouest Montréal (Québec) H3Z 1T3
Canada & Gulf Terminal Railway	C.P. 568 Mont Joli (Québec) G5H 3L3
Devco Railway	C.P. 2500 Sydney (N.-É.) B1P 6K9
Essex Terminal Railway	C.P. 2186, Walkerville Windsor (Ontario) N8Y 4R8
Napierville Junction Railway	C.P. 178 Lacolle, (Québec) J0J 1J0
Chemins de fer de Roberval et du Saguenay	Arvida (Québec) G7S 4K8
Wabush Mines, Pickands Mathers & Co.	4999, rue Ste-Catherine-ouest Montréal (Québec) H3Z 1T3



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

Mr. J. M. Beaupré, General Manager, The Railway Association of Canada.

From CP Rail:

Mr. John Fox, Chief Engineer;
Mr. J. M. Wysocky, Solicitor, Law Department.

From the Canadian National Railways:

Mr. Phillip R. Richards, Chief Engineer;
Mr. H. J. G. Pye, Q.C., General Solicitor.

M. J. M. Beaupré, gérant général, Association des Chemins de fer du Canada.

Du Canadien Pacifique:

M. John Fox, ingénieur en chef;
M. J. M. Wysocky, conseiller juridique.

Des Chemins de fer Nationaux du Canada:

M. Phillip R. Richards, ingénieur en chef;
M. H. J. G. Pye, c.r., solliciteur général.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 37

Tuesday, December 1, 1981

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 37

Le mardi 1^{er} décembre 1981

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Supplementary Estimates (C) 1981-82: Votes 85c and 105c under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget supplémentaire (C) 1981-1982: crédits 85c et 105c sous la rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Chairman: Maurice A. Dionne*Président:* Maurice A. Dionne*Vice-Chairman:* André Maltais*Vice-président:* André Maltais

Messrs. — Messieurs

Benjamin
Bockstael
Campbell (*LaSalle*)
Deniger
Dion (*Portneuf*)

Dionne (*Chicoutimi*)
Domm
Fisher
Forrestall
Harquail

Mayer
Mazankowski
McRae
Nowlan

Oberle
Parker
Siddon
Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

On Thursday, July 9, 1981:

Mr. Ellis replaced Mr. Gass;
Mr. Mayer replaced Mr. McCuish;
Mr. Forrestall replaced Mr. Hargrave;
Mr. McKnight replaced Mr. McCain.

Le jeudi 9 juillet 1981:

M. Ellis remplace M. Gass;
M. Mayer remplace M. McCuish;
M. Forrestall remplace M. Hargrave;
M. McKnight remplace M. McCain.

On Friday, July 10, 1981:

Mr. Dionne (*Chicoutimi*) replaced Mr. Collette;
Mr. Deniger replaced Mr. Flis;
Mr. Harquail replaced Mr. Corbin;
Mr. Bloomfield replaced Miss Nicholson;
Mr. Skelly replaced Mr. Anguish.

Le vendredi 10 juillet 1981:

M. Dionne (*Chicoutimi*) remplace M. Collette;
M. Deniger remplace M. Flis;
M. Harquail remplace M. Corbin;
M. Bloomfield remplace Miss Nicholson;
M. Skelly remplace M. Anguish.

On Friday, July 17, 1981:

Mr. Gass replaced Mr. McDermid.

Le vendredi 17 juillet 1981:

M. Gass remplace M. McDermid.

On Wednesday, July 29, 1981:

Mr. Scott (*Hamilton—Wentworth*) replaced Mr. Gass.

Le mercredi 29 juillet 1981:

M. Scott (*Hamilton—Wentworth*) remplace M. Gass.

On Thursday, August 13, 1981:

Mr. Bossy replaced Mr. Bloomfield.

Le jeudi 13 août 1981:

M. Bossy remplace M. Bloomfield.

On Tuesday, August 25, 1981:

Mr. Towers replaced Mr. McKnight.

Le mardi 25 août 1981:

M. Towers remplace M. McKnight.

On Friday, August 28, 1981:

Mr. Paproski replaced Mr. Ellis.

Le vendredi 28 août 1981:

M. Paproski remplace M. Ellis.

On Tuesday, September 8, 1981:

Mr. McDermid replaced Mr. Reid (*St. Catharines*).

Le mardi 8 septembre 1981:

M. McDermid remplace M. Reid (*St. Catharines*).

On Thursday, September 10, 1981:

Mr. Nowlan replaced Mr. Towers.

Le jeudi 10 septembre 1981:

M. Nowlan remplace M. Towers.

On Monday, September 14, 1981:

Mr. Althouse replaced Mr. Skelly.

On Friday, September 18, 1981:

Mr. Domm replaced Mr. Forrestall.

On Wednesday, September 23, 1981:

Mr. Forrestall replaced Mr. Mayer.

On Monday, November 30, 1981:

Mr. Parker replaced Mr. Althouse;

Mr. McCain replaced Mr. Paproski;

Mr. Skelly replaced Mr. Benjamin;

Mr. Benjamin replaced Mr. Skelly.

On Tuesday, December 1, 1981:

Mr. Mayer replaced Mr. McCain;

Mr. Siddon replaced Mr. Scott (*Hamilton—Wentworth*);

Mr. Oberle replaced Mr. McDermid;

Mr. Campbell (*LaSalle*) replaced Mr. Bossy.

Le lundi 14 septembre 1981:

M. Althouse remplace M. Skelly.

Le vendredi 18 septembre 1981:

M. Domm remplace M. Forrestall.

Le mercredi 23 septembre 1981:

M. Forrestali remplace M. Mayer.

Le lundi 30 novembre 1981:

M. Parker remplace M. Althouse;

M. McCain remplace M. Paproski;

M. Skelly remplace M. Benjamin;

M. Benjamin remplace M. Skelly.

Le mardi 1^{er} décembre 1981:

M. Mayer remplace M. McCain;

M. Siddon remplace M. Scott (*Hamilton—Wentworth*);

M. Oberle remplace M. McDermid;

M. Campbell (*LaSalle*) remplace M. Bossy.

ORDER OF REFERENCE

Monday, November 16, 1981

ORDERED,—That Transport Votes 35c, 40c, L45c, 71c, 85c and 105c for the fiscal year ending March 31, 1982, be referred to the Standing Committee on Transport.

ATTEST:

ORDRE DE RENVOI

Le lundi 16 novembre 1981

IL EST ORDONNÉ,—Que les crédits 35c, 40c, L45c, 71c, 85c et 105c, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982, soient déferés au Comité permanent des transports.

ATTESTÉ:

Le Greffier de la Chambre des communes

C.B. KOESTER

The Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, DECEMBER 1, 1981

(61)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:40 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Domm, Fisher, Forrestall, Mayer, Nowlan, Parker, Siddon and Turner.

Other Member present: Mr. McCain.

Witnesses: From VIA Rail Canada Inc.: Mr. J. Frank Roberts, Chairman and President, Mr. Garth C. Campbell, Vice-President, Marketing and Mr. Gabriel Fortin, Q.C., Vice-President, Law and Secretary of the Company.

The Order of Reference, dated Monday, November 16, 1981, being read as follows:

ORDERED,—That Transport Votes 35c, 40c, L45c, 71c, 85c and 105c for the fiscal year ending March 31, 1982, be referred to the Standing Committee on Transport.

The Chairman called Vote 85c—payments to Via Rail Canada Inc . . . under TRANSPORT.

Mr. Roberts made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

It was unanimously agreed,—That the document entitled "Trend Line Comparisons—Transportation Valuables", submitted by Mr. Tom Siddon, M.P., be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix "TRPT-18"*).

At 12:40 o'clock p.m. the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING

(62)

The Standing Committee on Transport met at 3:42 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Domm, Fisher, Forrestall, Maltais, McRae, Nowlan, Parker, Siddon and Turner.

Other Member present: Mr. McCain.

Witnesses: From the Canadian Transport Commission: Dr. J. Heads, Executive Director RTC, Mr. W.S. Nasi, Acting Assistant Director, Rail Services Analysis, RTC, Mr. R.L. Gray, Director, Rail Standards & Development, RTC, Mr. J.H. Green, Director, Safety & Services, RTC and Mr. K.W. Thompson, Senior Counsel.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated Monday, November 16, 1981 relating to the Supplementary Estimates (C) for the fiscal year ending March

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 1^{er} DÉCEMBRE 1981

(61)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 09h 40 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Domm, Fisher, Forrestall, Mayer, Nowlan, Parker, Siddon et Turner.

Autre député présent: M. McCain.

Témoins: De Via Rail Canada Inc.: M. J. Frank Roberts, président du Conseil et directeur général, M. Garth C. Campbell, vice-président, Marketing et M. Gabriel Fortin, c.r., vice-président aux Affaires juridiques et secrétaire de la compagnie.

Lecture est faite de l'Ordre de renvoi suivant du lundi 16 novembre 1981:

IL EST ORDONNÉ,—que les crédits 35c, 40c, L45c, 71c, 85c et 105c, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982, soient déferés au Comité permanent des transports.

Le président met en délibération le crédit 85c—Paiements à Via Rail Canada Inc . . . sous la rubrique TRANSPORTS.

M. Roberts fait une déclaration puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

Il est convenu à l'unanimité,—Que le document intitulé «comparaisons des tendances—variables relatives aux Transports»—soumis par M. Tom Siddon, député, soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour (*Voir appendice "TRPT-18"*).

A 12h 40, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 15h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(62)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15h 42 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Domm, Fisher, Forrestall, Maltais, McRae, Nowlan, Parker, Siddon et Turner.

Autre député présent: M. McCain.

Témoins: De la Commission canadienne des transports: M. J. Heads, directeur exécutif, CTCF; M. W.S. Nasi, directeur adjoint intérimaire, Analyse des services ferroviaires, CTCF; M. R.L. Gray, directeur, Normes et perfectionnement, CTCF; M. J.H. Green, directeur, Sécurité et services, CTCF et M. K.W. Thompson, conseiller principal.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi du lundi 16 novembre 1981 portant sur le Budget supplémentaire (C)

31, 1982. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, December 1, 1981, Issue No. 37*).

The Chairman called Vote 105c—Canadian Transport Commission—operating expenditures under TRANSPORT.

Dr. Heads made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

In accordance with a motion of the Committee, at the meeting held on May 8, 1980, the Chairman authorized that the document entitled “Research Branch Reports”, submitted by the Canadian Transport Commission, be printed as an appendix to this day’s Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix “TRPT-19”*).

At 6:10 o’clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

pour l’année financière se terminant le 31 mars 1982. (*Voir procès-verbal du mardi 1^{er} décembre 1981, fascicule no 37*).

Le président met en délibération le crédit 105c—Commission canadienne des transports—Dépenses de fonctionnement sous la rubrique TRANSPORTS.

M. Heads fait une déclaration puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

Conformément à une motion du Comité adoptée à la séance du 8 mai 1980, le président autorise que le document intitulé, «Rapports—Direction de la recherche», soumis par la Commission canadienne des transports, soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir appendice «TRPT-19»*).

A 18h 10, le Comité suspend ses travaux jusqu’à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, December 1, 1981

• 0941

[Texte]

The Chairman: Order, please. The committee, of course, can hear evidence without a quorum being present as long as the government and the official opposition parties are represented; therefore we will proceed with our hearings this morning.

Our order of reference, dated Monday, November 16, reads as follows: that Transport Votes 35c, 40c, L45c, 71c, 85c and 105c for the fiscal year ending March 31, 1982, be referred to the Standing Committee on Transport.

It is my pleasure this morning to welcome Mr. Frank Roberts, Chairman and President of VIA Rail Canada Inc. He has some of his officials with him.

I am sure there is a great deal of interest in the committee at this session with regard to VIA Rail, and I am sure, Mr. Roberts, that it will be an interesting morning for you. I know, Mr. Roberts, that you have an opening statement to make, but before doing that, I would ask you, sir, to introduce the officials you have with you, please.

Mr. J. Frank Roberts (Chairman and President, VIA Rail Canada Inc.): Thank you very much, Mr. Chairman. I have the pleasure of having with me this morning Mr. Garth Campbell, Vice-President, Marketing; Mr. Gabriel Fortin, Q.C., Vice-President of Law and Secretary of the company; John Hanna, our Vice-President, Finance and Administration; and in the background Jean Branchaud, our Director of Government Relations.

The Chairman: Just before you start, Mr. Roberts, I will call Vote 85c.

DEPARTMENT OF TRANSPORT

A—Surface Transportation Program

Vote 85c—Payments to VIA Rail Canada Inc. \$107,000,000

The Chairman: That gives you your authorization to proceed, sir.

Mr. J.F. Roberts: Thank you very much, Mr. Chairman.

Monsieur le président, je désire vous remercier ainsi que les membres de votre Comité pour m'accorder l'occasion de vous dire quelques mots sur VIA Rail Canada.

• 0945

En mai dernier, soit lors de notre dernière comparution, j'ai fait état des réalisations de VIA Rail au cours de ces quatre années d'existence: augmentation de plus de 40 p. 100 du nombre de voyageurs; augmentation du facteur d'occupation

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)*Le mardi 1^{er} décembre 1981*[Traduction]*

Le président: A l'ordre, je vous prie. Nous pouvons, bien entendu, recevoir des témoignages sans avoir le quorum, pourvu que le parti ministériel et l'opposition officielle soient représentés; nous allons donc, sans plus attendre, ouvrir la séance.

Notre ordre de renvoi en date du lundi 16 novembre se lit comme suit: que les crédits 35c, 40c, L45c, 71c, 85c et 105c de l'année financière se terminant le 31 mars 1982 soient renvoyés devant le Comité permanent des transports.

J'ai le plaisir de souhaiter ce matin la bienvenue à M. Frank Roberts, président du conseil et directeur général de VIA Rail Canada Inc. Il est accompagné ce matin par quelques-uns de ses collaborateurs.

Je ne doute pas que VIA Rail, et donc, notre séance de ce matin, suscitent un vif intérêt de la part du Comité, et je suis persuadé, monsieur Roberts, que la matinée sera tout aussi intéressante pour vous. Je sais que vous avez une déclaration à nous faire, mais avant de vous donner la parole, je vous prierais de nous présenter les collaborateurs assis à vos côtés.

M. J. Frank Roberts (président du conseil et directeur général, VIA Rail Canada Inc.): Je vous remercie, monsieur le président. J'ai le plaisir d'être accompagné ce matin par MM. Garth Campbell, vice-président chargé du marketing, Gabriel Fortin, c.r., vice-président chargé des affaires juridiques et secrétaire général de la compagnie, et John Hanna, vice-président chargé des finances et de l'administration. Nous avons également, assis le long du mur, Jean Branchaud, directeur chargé des relations avec les gouvernements.

Le président: Avant de vous laisser poursuivre, monsieur Roberts, permettez-moi de mettre en délibération le crédit 85c.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

A—Programme des transports de surface

Crédit 85c—Paiements à VIA Rail Canada Inc.	\$107,000,000
---------------------------------------------	---------------

Le président: Voilà, monsieur, qui vous donne le feu vert.

M. J.F. Roberts: Je vous remercie, monsieur le président.

Mr. Chairman, I would like to take this opportunity to thank you and the members of the Committee for inviting me here to talk about VIA Rail Canada.

In May, when we last appeared before you, I outlined VIA's achievements in the four short years of the corporation's existence: passenger carrying having increased by over 40 percent; the average load factor has been improved from 35

[Text]

de 35 à plus de 50 p.100; mise en place de Réservia, notre système de réservation et d'information par ordinateur, qui compte aujourd'hui parmi les meilleurs au monde; notre service de première classe VIA 1, dans le corridor Québec-Windsor, est extrêmement populaire tant auprès du public en général que des gens d'affaires. Nos efforts à l'endroit des voyageurs handicapés sont des plus positifs et nous ne ménageons pas nos efforts pour sensibiliser les Canadiens aux avantages du transport en commun en matière d'économie d'énergie. Les efforts de VIA sont continus en ce qui concerne l'amélioration des services dans tout le Canada et en particulier les services transcontinentaux.

I do not think I have to spell out in detail the fact that many things have changed since my last appearance before you. While the positive aspects of VIA's development remain intact, the corporation has been subject to considerable adjustment to accommodate the many changes resulting from the reduction of about 20 per cent of our route miles on November 15.

I cannot begin to explain the intense pressure brought upon VIA employees and the travelling public by the changes which were made necessary by government policy of fiscal restraint. VIA has a number of serious problems that have been raised before this committee in the past. However, if there is a single constant in the changing pattern of rail services in Canada, it is that financially VIA is still not the master of its own destiny. Six months ago, when I last appeared before you, I explained that we had received annual invoices, or thirteenth bills, from the railways, which we had no means of anticipating. We understand now, as we understood then, that the additional payments were the result of increased charges allowed by the CTC, changes in costing methodology, using specific accounts rather than a system average cost—and other reasons. With the help of Transport Canada, we are negotiating with Canadian National and Canadian Pacific over the renewal of the operating agreement effective January 1, 1982. Progress is being made, but the critical problem of fixed unit prices has not been settled to date, after continued discussions, since September 1980. The fact remains that while we operate under fixed-cost contracts with the government, our contracts with the railways are in reality variable-cost contracts, regardless of the fact that railway charges are audited by the CTC.

It is essential that VIA be in a position to negotiate fixed prices with the operating railways. Otherwise there is no incentive for them to improve productivity. As it is, the more money the railways spend, the more overheads they can claim under the costing order. The only way to prevent this is to include a provision for fixed-price contracts in a comprehensive VIA Rail Canada act. It is in this respect that members of the Standing Committee on Transport might prove invaluable to VIA's progress and the future of public transportation in Canada.

[Translation]

percent to over 50 per cent; Reservia, our automated computerized ticketing and information system, has been introduced and is now the most advanced system of its kind in the world; our new VIA-1 first class service in the Quebec-Windsor Corridor continues to prove extremely popular with both the general travelling public and the business traveller. Our efforts on behalf of the handicapped traveller continue to elicit positive response and we are sustaining our efforts to sensitize Canadians to the energy and cost savings associated with public transportation. VIA is continuing efforts to upgrade and improve the attractiveness of its services in all parts of Canada, particularly on long haul transcontinental trains.

Il est inutile, je crois, de vous énumérer les détails des changements survenus depuis ma dernière comparution. L'évolution de VIA est toujours positive, bien que nous soyons tributaires de bien des ajustements qui nous permettront de nous conformer aux nombreux changements entraînés par la réduction de 20 p. 100 de nos services, le 15 novembre.

Les mots ne suffiraient pas à vous décrire les pressions subies par le personnel de VIA et le public voyageur à la suite des changements causés par la politique de compression financière du gouvernement. Les problèmes de VIA, pour n'être pas nouveaux, n'en sont pas moins graves, et ce n'est pas la première fois que le Comité en entend parler. Toutefois, s'il est une constante en matière de services ferroviaires voyageurs au Canada, c'est que VIA est loin d'être maître de sa destinée au niveau financier. Il y a six mois, la dernière fois que nous nous sommes rencontrés, je vous avais expliqué que nous recevions des factures annuelles, que nous appelons des treizièmes, des compagnies ferroviaires, factures qu'il nous était impossible de prévoir. Nous savons maintenant, comme nous le savions déjà à l'époque, que ces factures étaient le résultat de frais additionnels autorisés par la CCT, de changements dans la méthode de calcul du prix de revient utilisant des comptes spécifiques au lieu d'une formule basée sur les coûts moyens, et de plusieurs autres raisons encore. Avec l'aide de Transports Canada, nous poursuivons nos négociations avec le Canadien National et le Canadien Pacifique en vue du renouvellement du contrat d'exploitation qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1982. Nous avons fait des progrès, mais la question impérieuse des prix fermes n'a pas encore été réglée, bien que des entretiens aient eu lieu à ce sujet depuis septembre 1980. Il n'en reste pas moins que si nous poursuivons notre exploitation en vertu de contrats à frais fixes avec le gouvernement, nos contrats avec les compagnies ferroviaires sont en réalité des contrats à frais variables, même si les frais engagés par ces mêmes compagnies sont vérifiés par la CCT.

Il est absolument essentiel que VIA puisse négocier des prix fermes avec les compagnies ferroviaires. Autrement, ces dernières n'auraient aucune raison d'améliorer leur productivité. Pour l'instant, plus les chemins de fer dépensent, plus ils sont en mesure de réclamer des frais généraux au titre de l'ordonnance relative aux prix de revient. La seule façon d'empêcher cette situation de se produire consiste à prévoir des dispositions sanctionnant des contrats à prix fermes, dans le cadre d'une législation d'ensemble régissant VIA Rail Canada. C'est à ce niveau que les membres du Comité permanent des transports peuvent jouer pleinement leur rôle et assurer à VIA et au transport public en général un avenir prometteur.

[Texte]

As you are aware, VIA is required to live within a fixed financial envelope. The necessity for service adjustments and reductions on November 15 was the direct result of the necessity of living within that envelope, while assuring a future for passenger rail services.

It is imperative that we have a fixed-price contract with the railways, because unless railway costs are brought under control by improving productivity to reduce the effects of inflation, VIA's operating costs will continue to escalate abnormally. The more our operating costs increase, the more our capital budget will diminish, because we must operate under a fixed envelope. Unless we have the capital available, we will not be able to modernize the system, and the substantial changes made on November 15 will be for nothing.

• 0950

Mr. Chairman, there are a number of critical problems facing VIA, only one of which has been dealt with in detail here. Several I could mention would include VIA's mandate, priority of passenger trains, degree of control exercised over VIA's operations, stations and maintenance facilities, to name but a few. In our view there is only one long-term solution to these difficulties, and that is through a comprehensive VIA Rail Canada act. There has been a great deal of discussion about such legislation. It is time to stop talking and act before it is too late.

Thank you very much for your attention.

The Chairman: Thank you, Mr. Roberts.

For the information of members of the committee, I was beginning to think we were going to have to freeze in the dark here this morning. We have the lights working, finally. I have asked them turn on the heat as well.

Mr. Nowlan: I am sure the heat will come naturally.

The Chairman: Well, we will see, Mr. Nowlan. It is your turn to start generating.

Mr. Nowlan: All right. Mr. Chairman, with no further ado, it is time to start. Some of us wanted to start long before this.

As a point of order at the first, Mr. Chairman, are Mr. Roberts and his officials here until—11.00 o'clock until noon?

The Chairman: Until noon or 12.30.

Mr. Nowlan: Fine. Thank you, Mr. Chairman. With that clarified, I welcome, obviously, Mr. Roberts and his officials.

He certainly conservatively understates the changes in atmosphere from when he last appeared before this committee, for a number of reasons. I would like to come right to that report—the brief remarks he made—and ask Mr. Roberts, him and his officials, what is the status of the VIA Rail Canada act, and has he or have his officials proposed a draft bill and submitted it to the minister? If so, what has been the

[Traduction]

Comme vous le savez, VIA doit fonctionner dans le cadre d'une enveloppe financière inflexible. Les réductions de service du 15 novembre dernier sont le résultat direct de la nécessité de poursuivre notre exploitation dans les limites de cette enveloppe, tout en assurant l'avenir des services ferroviaires voyageurs au Canada.

Il est impérieux que nous puissions conclure un contrat à prix ferme avec les compagnies ferroviaires, car, si les frais d'exploitation ne sont pas contenus par une amélioration de la productivité ayant pour effet de réduire l'incidence de l'inflation, les frais d'exploitation de VIA continueront à connaître une augmentation anormale. Plus nos frais d'exploitation augmenteront, plus notre budget d'investissement diminuera, étant donné que nous sommes obligés de respecter notre enveloppe. Sans capital, il nous serait impossible de moderniser le réseau, et les importants changements annoncés le 15 novembre ne se matérialiseront pas.

Monsieur le président, VIA fait face à plusieurs problèmes sérieux, dont un seul vient d'être exposé en détail. Je pourrais vous parler du mandat de VIA, de la priorité des trains de voyageurs, du contrôle de VIA sur son exploitation, des gares et des installations d'entretien. D'après nous, il n'existe qu'une solution à long terme, et c'est une loi sur VIA Rail Canada. Cette loi a fait l'objet de nombreuses discussions. Il est temps d'arrêter d'en parler. Il est temps d'agir avant qu'il ne soit trop tard.

Je vous remercie de votre attention.

Le président: Merci, monsieur Roberts.

Je signale aux membres du Comité que j'ai craint un instant que nous devrions geler dans le noir, ici, ce matin. Nous avons finalement pu faire mettre la lumière. J'ai demandé également qu'on chauffe.

M. Nowlan: Cela va chauffer, de toute façon.

Le président: Nous allons bien voir, monsieur Nowlan. Justement, c'est à vous de commencer.

M. Nowlan: Je le fais sans plus tarder. Il y en a parmi nous qui attendent cette occasion depuis longtemps.

Auparavant, monsieur le président, je voudrais savoir si M. Roberts et ses collègues seront ici jusqu'à 11 heures, midi, ou une autre heure?

Le président: Jusqu'à 12h30.

M. Nowlan: Très bien. Je souhaite la bienvenue à M. Roberts et à ses collègues.

Il s'est montré conservateur en parlant du changement d'atmosphère au Comité depuis sa dernière comparution. C'est dû à un certain nombre de raisons. Je voudrais revenir tout de suite sur sa brève déclaration et lui demander, ainsi qu'à ses collègues, où en est la loi sur VIA Rail Canada. Lui et ses collègues ont-ils proposé au ministre un premier projet de loi? S'ils l'ont fait, quelle a été la réaction du ministre? M. Roberts

[Text]

response? Or is he waiting for something to come from the minister to him? What is the procedure that is going to be followed to get this thing off dead centre so we are not confronted with arbitrary decisions of the minister which, in effect, gut fundamental portions of VIA Rail, as we had on November 15?

I have to add my own personal comment, Mr. Chairman, that I frankly understand, in a sense, Mr. Roberts', perhaps, and his officials' attitude, with the problems that cut had. But I would like him, perhaps in his answer specifically about the VIA Rail act, to explain to me how it helps the morale of VIA Rail when the president of VIA Rail himself publicly comes out and in effect condones the unilateral, arbitrary act of the minister, who does not go before any of the regulatory procedures or processes, i.e. the CTC, let alone before the Standing Committee on Transport?

Do we not all look like a bunch of dummkopfs—and the CTC—for allowing 20 per cent of your railway to be cut off without any public ventilation, and we all accept it quietly? In fact, the President of VIA Rail comes out and condones the minister's action. Is that going to help the morale in VIA Rail?

But I first would like specifically to know, so we do not come into these situations again, have VIA Rail submitted a draft bill to the minister? Or are they waiting for the minister to come down from the mountain to give a bill to them, and another boot?

The Chairman: Mr. Roberts.

Mr. J.F. Roberts: Mr. Chairman, Mr. Nowlan, we have, in fact, submitted to the minister a document giving our views as to what a VIA Rail Canada act should contain. Now that all the work involved in the November 15 changes is behind us, we are scheduling a meeting next week with Transport officials to go through the content and the approach in view of a cabinet document on the VIA Rail Canada Act. I think it is imperative we have this VIA Rail Canada Act. There are an awful lot of things to be clarified. At the moment, unless you have any other question about it, that is the way it stands.

• 0955

Mr. Nowlan: In your answer you, perhaps, sort of anticipated my next question; but when was this document submitted to the minister? Was it relatively recently?

You mentioned another meeting. Is that next meeting next week to finalize the draft bill? Do you think it would be a productive thing if a working paper were submitted to the Standing Committee on Transport before we get into the, I suppose, adversary relationship of bills presented by government and opposed by opposition? We could look at the issues in a constructive light rather than from an adversary position.

[Translation]

attend-il plutôt que le ministre fasse les premiers pas? Quelle procédure doit être suivie pour donner suite à cette proposition, de façon à ce que nous n'ayons plus à faire face aux décisions arbitraires du ministre, qui, de fait, paralysent des éléments importants du réseau de VIA Rail, comme nous en avons eu l'exemple le 15 novembre?

En guise d'aparté, monsieur le président, je dois dire que je comprends l'attitude de M. Roberts et de ses collègues face aux problèmes créés par la réduction. Dans sa réponse, je voudrais que M. Roberts me dise, de façon précise, quel est l'effet, sur le moral de VIA Rail, d'une déclaration publique de son président absolvant de fait l'action unilatérale et arbitraire du ministre, qui refuse absolument de se soumettre à la procédure de la CCT, ou même du Comité permanent des transports.

N'avons-nous pas l'air d'une bande d'incompétents, avec la CCT, lorsque nous semblons accepter, sans rien dire, sans tenir d'audiences publiques, une réduction de 20 p. 100 de nos services ferroviaires? Par ailleurs, le président de VIA Rail se déclare solidaire de l'action du ministre. Cette décision aide-t-elle le moral des gens de VIA Rail?

En premier, cependant, je voudrais savoir si VIA Rail a présenté au ministre un premier projet de loi, de façon à ce que nous évitions ce genre de situation à l'avenir. Ou attend-on que le ministre descende de la montagne avec un projet à lui?

Le président: Monsieur Roberts.

M. J.F. Roberts: Monsieur le président, monsieur Nowlan, nous avons de fait présenté au ministre un document indiquant ce qui devrait se trouver dans une loi sur VIA Rail Canada, selon nous. Maintenant que nous en avons terminé avec tout le travail que nous ont créé les changements du 15 novembre, nous prévoyons, la semaine prochaine, une réunion avec les fonctionnaires du ministère des Transports, afin de discuter du contenu et de l'approche d'une mesure. Il devrait s'ensuivre un document du Cabinet relatif à une loi sur VIA Rail Canada. Il est important que nous ayons cette loi. Il y a beaucoup de points qui demandent d'être éclaircis. Les choses en sont là. Je ne sais pas si vous avez d'autres questions à ce sujet.

M. Nowlan: Vous avez en quelque sorte prévu ma question suivante. Auparavant, je voudrais savoir quand ce document dont vous avez parlé a été présenté au ministre. C'était récemment?

Par ailleurs, vous avez parlé d'une réunion qui devait avoir lieu. Ce sera pour donner les dernières touches au projet de loi? Vous croyez qu'il serait utile qu'un document de travail soit soumis au Comité permanent des transports avant que le débat sur le bill ne commence pour de bon, le gouvernement favorisant évidemment la mesure et l'opposition jouant son rôle? Nous pourrions ainsi apporter quelque chose au débat plutôt que de prendre le contre-pied.

[Texte]

The Chairman: Mr. Nowlan, I am going to interject here. Obviously, I think that is a very constructive suggestion; however, I am not sure it is within the competence of Mr. Roberts to decide if it is going to come to the committee or not. I will certainly allow Mr. Roberts to comment if he wishes.

Mr. J.F. Roberts: Yes, very much so.

I think it is an appropriate question for the Minister of Transport; I understand the minister will be here on Thursday.

Mr. Nowlan: Let me come to another question which may not be—

Mr. J.F. Roberts: There is a second question you asked—

Mr. Nowlan: Yes, that is right—

Mr. J.F. Roberts: —and it has to do with our support of the government action.

Mr. Nowlan, we are in a very precarious position, whether people know it or not. Since 1977, we have increased the number of passengers carried in rail passenger services in Canada by 41 per cent, to be exact. We have increased productivity from something in the order of 35 per cent load factors in 1976 to over 50 per cent in 1980. A lot of people said, as far as these load factors were concerned, it would be impossible in the rail system in Canada. We did it. I do not think we have to bow our heads to anyone about the performance of VIA Rail Canada to date. We have done all this with DC-3's, or the rail equivalent of a DC-3. It is just like asking Air Canada to operate a system in 1980 and 1981 with DC-3's. We have maintenance facilities for rail passenger services in Canada built almost at the turn of the century. We have information systems needing to be upgraded and perfected. We have a whole series of stations across this country—

Mr. Nowlan: I agree, Mr. Roberts, I appreciate it, but—

Mr. J.F. Roberts: I am sorry, Mr. Chairman, I would like to be allowed to finish this question. It is a very important question—

Mr. Nowlan: —I want you to get into the question. I understand all the problems, but why did you support the minister publicly? You could have kept quiet when the minister did not follow the normal regulatory process, either before the CTC—

Mr. J.F. Roberts: I am sorry, Mr. Nowlan, I am going to finish the original question—

Mr. Nowlan: You are eating up my time. I want to get to some other questions—

Mr. J.F. Roberts: —you asked me about why we supported it. I am giving you the answer.

[Traduction]

Le président: Excusez-moi, monsieur Nowlan, mais je dois intervenir. C'est sûrement une suggestion positive, mais je ne sais pas s'il appartient à M. Roberts de dire ce que le Comité doit faire. Si M. Roberts, cependant, veut répondre à la question, il est libre de le faire.

M. J.F. Roberts: Oui.

Je pense que la question s'adresse vraiment au ministre des Transports. Je crois savoir qu'il sera là jeudi.

M. Nowlan: Dans ce cas, je vous pose tout de suite cette deuxième question...

M. J.F. Roberts: Il y avait un deuxième élément à la question.

M. Nowlan: C'est vrai.

M. J.F. Roberts: Il s'agissait de l'appui que nous donnions à l'action du gouvernement.

Monsieur Nowlan, je ne sais pas si tout le monde le sait, mais nous sommes dans une situation très précaire. Depuis 1977, nous avons réussi à accroître de 41 p. 100 le nombre de voyageurs utilisant les chemins de fer au Canada. Notre productivité s'est aussi accrue, comme en témoigne notre taux d'occupation; il était de 35 p. 100 en 1976, alors qu'il est de plus de 50 p. 100 en 1980. Bien des gens avaient prétendu qu'il est impossible d'atteindre un tel taux d'occupation à bord des trains, au Canada. Nous avons réussi. Nous n'avons pas à avoir honte du rendement de VIA Rail Canada jusqu'à présent. Nous avons réalisé ce tour de force, malgré le fait que nous n'ayons eu comme trains que l'équivalent de DC-3. C'est comme si on demandait à Air Canada de fonctionner en 1980 et 1981 avec des DC-3. Nos installations d'entretien des trains de voyageurs ont été construites au début du siècle, pour ainsi dire. Nos systèmes d'information ont grandement besoin d'être améliorés. Nous avons toute une série de gares, un peu partout au pays...

M. Nowlan: Je suis bien d'accord, monsieur Roberts, mais...

M. J.F. Roberts: Excusez-moi, monsieur le président, mais j'aimerais avoir l'occasion de terminer. La question est très importante...

M. Nowlan: Je ne vous empêche pas de répondre. Je comprends vos problèmes, mais je voudrais savoir pourquoi vous avez décidé d'appuyer publiquement le ministre. Vous auriez pu ne rien dire, tout simplement, lorsque le ministre a passé outre à la procédure normale de réglementation, soit devant la CCT...

M. J.F. Roberts: Je regrette, monsieur Nowlan, mais je vais d'abord répondre à la première question...

M. Nowlan: Vous prenez beaucoup de mon temps. Je veux vous poser d'autres questions...

M. J.F. Roberts: Vous m'avez demandé pourquoi j'avais appuyé la décision du ministre. Je vous donne la réponse.

[Text]

I am saying right now VIA Rail Canada has gone as far as it can go with really old equipment and old facilities. We need an infusion of capital. Unless we get an infusion of capital, I can see rail passenger services in Canada being continuously downgraded; we are going to be spending money for nothing.

We asked for \$600 million for 1982; \$400 million to continue operating what we were then operating prior to November 15. We considered we required about \$1 billion in the next five years, \$200 million a year, to modernize the system. Instead of \$600 million—basically; I am talking about round numbers here—the government said there is only \$500 million, because of fiscal restraints.

• 1000

If we had continued with \$500 million, it would have cost us \$400 million for operations. Since we were going to perpetuate the old equipment, of the \$100 million we would have had for capital, we would have had to spend approximately \$75 million just to keep what we now have going. We could not have got out of this morass. If we were to have \$500 million—and that is the choice we had to make—then the only way to do it would be to reduce the operating expenses by some \$100 million.

The government gave us a choice. We had no alternative but to reduce operating expenses by \$100 million. By 1983 we will have just about achieved the \$100 million saving per year. That is why we supported it.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, I appreciate the difficulties, but what I would like to ask Mr. Roberts, in view of everything he has said about the need for infusion of funds, and confronted with the minister's order, is what has changed if this coming July—and there are not great infusions of capital—the minister comes down and says that we have to chop another 20 per cent of VIA Rail? Is he going to sit by then and again say, yes, Mr. Minister, you can do this without going to the CTC and to the parliamentary committee?

Do you not think, Mr. Roberts, that some of the things which you have just told me today—and which are not unknown in a general way to members of this committee—might have facilitated...? Perhaps we need a public debate on the future of rail passenger service, before the CTC or the transport committee, to try to get public pressure behind government decisions, as to whether we keep it or not, rather than having the president of the only passenger train service we have again condone something that was unheard of: a 20 per cent cut on passenger service across this land. That is my point.

You confirm the provocative nature of my question. Perhaps there should be a public debate. If the President of VIA Rail, with no factors changing—we have the same costing order. We may have a VIA Rail act. We know how slowly things

[Translation]

VIA Rail Canada a tiré le meilleur parti possible d'un matériel et d'installations désuets. Nous avons besoin d'une nouvelle injection de capitaux. Sans ces capitaux, le service voyageurs, au Canada, ne peut que se détériorer de plus en plus. Nos efforts ne serviront à rien.

Nous avons demandé 600 millions de dollars pour 1982; 400 millions de dollars étaient nécessaires pour nous permettre de fonctionner comme nous fonctionnions avant le 15 novembre. Nous avons établi que nous avions besoin de 1 milliard de dollars au cours des cinq prochaines années, 200 millions de dollars par année, pour moderniser notre réseau. Au lieu de ces 600 millions de dollars—j'arrondis les chiffres—le gouvernement nous a accordé 500 millions de dollars, à cause de ses contraintes budgétaires.

De ces 500 millions de dollars, il en aurait fallu 400 millions seulement au titre de l'exploitation. Nous aurions dû garder notre vieux matériel à ce moment-là. Des 100 millions de dollars qui restaient à notre budget d'immobilisation, il nous en aurait fallu environ 75 millions pour l'entretien. Nous aurions continué de nous embourber. Si nous devons recevoir 500 millions de dollars, c'est le choix auquel nous devons faire face, la seule façon de nous en tirer était de réduire nos dépenses d'exploitation de quelques 100 millions de dollars.

Le gouvernement nous a donné le choix. Nous n'avons trouvé rien de mieux que de réduire nos dépenses d'exploitation de 100 millions de dollars. D'ici 1983, nous serons à peu près parvenus à économiser ces 100 millions de dollars. C'est la raison pour laquelle nous avons appuyé la décision du gouvernement.

M. Nowlan: Je comprends les difficultés de M. Roberts, monsieur le président. Je voudrais cependant savoir, compte tenu de ce que M. Roberts a dit au sujet d'une infusion de capitaux, compte tenu du fait que dans ce cas-ci il se trouvait devant un décret ministériel, quelle sera sa réaction si en juillet prochain, par exemple, il n'y a toujours pas d'infusion de capitaux et le ministre décrète une autre réduction de 20 p. 100 dans les services de VIA Rail. Dira-t-il encore oui, monsieur le ministre, vous pouvez y aller sans passer par la CCT ou le comité parlementaire?

Ne croyez-vous pas, monsieur Roberts, que certaines des choses dont vous nous avez parlé aujourd'hui, et les membres du comité de façon générale en étaient d'ailleurs déjà informés, auraient pu être rendues plus faciles... nous avons peut-être besoin d'un débat public sur l'avenir du service Voyageur au Canada devant la CCT ou le Comité des transports afin de permettre au public d'influencer les décisions gouvernementales touchant ce service voyageur. C'est sûrement mieux que de voir le président du seul service voyageur au pays approuver quelque chose qui n'avait encore jamais été fait, une réduction de 20 p. 100 de ce service dans tout le pays.

Vous ne faites que confirmer que ma question ouvre un débat. Peut-être devrait-il y en avoir un sur la place publique. Si le président de VIA Rail, les conditions restant les mêmes... Nous avons toujours la même ordonnance relative

[*Texte*]

happen. But what is going to prevent the minister next July, before Parliament closes—that is the specific question. Were you aware before Parliament closed that the minister was going to announce his decision on July 27?

Mr. J.F. Roberts: I have no way of knowing when cabinet decisions are going to be taken and what the minister is going to do and when he is going to do it. All I am telling you, Mr. Nowlan, is that we have said, to save \$100 million, the trains which went had to go.

Your specific question was what is going to happen next July. I can tell you this much. We have a basic system that we are going to build on. If there are any other government actions, as far as I am concerned the government can find a new boy, a new President of VIA Rail Canada. How is that?

Mr. Nowlan: That is a nice, short answer. That certainly answers my question. My last question, because my time must be up—

The Chairman: You have about seven minutes left, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: I do not want to trespass.

Mr. Roberts, I appreciate a direct answer to a more or less direct question. Admittedly, it is a little provocative, but this has been a very provocative situation right across the country.

Mr. J.F. Roberts: I am convinced, Mr. Nowlan—and I would like to finish that, if you will permit me.

Mr. Nowlan: Okay.

Mr. J.F. Roberts: I am convinced that what we did on November 15 had to be done in the environments in which we were living, with budget restraints and the rest of it.

I am not a politician. I do not know whether the government could have come up with another \$100 million. All I am saying is that operating two transcontinental trains was a very expensive proposition. We were running the two transcontinental trains for political reasons. The political decision was to remove one train. We had to do that to arrive at the \$100 million saving. I am convinced, in fact, what we now have is a basic system on which we can build over the next five years. Mr. Nowlan, as a result of the actions that have been taken, we will have \$1.25 billion—current dollars—to spend on the modernization of rail passenger services in Canada. I am not just talking about the corridor; I am talking about a modernization across the country: transcontinental trains, intercity trains of all kinds, and the branch-line trains where those are viable.

• 1005

Mr. Nowlan: That was my last question, then. I do not know, Mr. Chairman, if Mr. Roberts is aware, but several

[*Traduction*]

au prix de revient. Nous ne savons pas ce qu'il en est d'une loi sur VIA Rail. Nous savons à quel point le processus est lent. Qu'est-ce qui empêchera le ministre en juillet prochain, avant que le Parlement ne s'ajourne... c'est ce que je voudrais bien savoir. La dernière fois, saviez-vous, avant que le Parlement ne s'ajourne, que le ministre annoncerait sa décision le 27 juillet?

M. J.F. Roberts: Je ne suis absolument pas en mesure de savoir quand le Cabinet prend ses décisions, ce que le ministre entend faire et quand il entend agir. Je vous dis simplement, monsieur Nowlan, qu'à notre avis, pour économiser 100 millions de dollars, il nous fallait nous départir des trains dont nous nous sommes départis.

Vous avez voulu savoir ce qui pourrait se passer en juillet prochain. Je puis vous dire ceci. Nous avons un réseau de base que nous allons pouvoir agrandir. S'il y a d'autres interventions du gouvernement, en ce qui me concerne, il peut se trouver quelqu'un d'autre, il peut se trouver un nouveau président de VIA Rail Canada. Qu'est-ce que vous en dites?

M. Nowlan: C'est tout à fait approprié comme réponse. Ma dernière question, mon temps de parole s'écoule rapidement...

Le président: Il vous reste à peu près sept minutes, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Je ne veux pas empiéter sur le temps des autres.

Je vous pose une question directe, monsieur Roberts. J'apprécierais que vous me répondiez de la même manière. Elle peut sembler prêter à discussion, mais la situation actuelle donne lieu à de nombreuses discussions au pays.

M. J.F. Roberts: Je suis convaincu, monsieur Nowlan, si vous permettez que je finisse ma réponse...

M. Nowlan: Très bien.

M. J.F. Roberts: Je suis convaincu que ce que nous avons fait le 15 novembre était nécessaire dans les circonstances, face aux contraintes budgétaires et le reste.

Je ne suis pas politicien. Je ne sais pas si le gouvernement aurait pu trouver 100 millions de dollars de plus. Je dis simplement que de maintenir deux trains transcontinentaux devenait extrêmement coûteux. Nous le faisons jusqu'à présent pour des raisons politiques. La suppression d'un train devait être une décision politique. Nous devons nous y résoudre pour économiser 100 millions de dollars. Je suis persuadé que nous nous retrouvons avec un bon réseau de base que nous pouvons agrandir au cours des 5 prochaines années. À la suite des mesures que nous avons prises, monsieur Nowlan, nous pourrions disposer de 1.25 milliards de dollars, calculés en dollars courants, pour moderniser le service voyageur au Canada. Je ne parle pas seulement du corridor, mais de l'ensemble du réseau; j'entends les trains transcontinentaux, les trains de toutes sortes reliant les villes, les lignes secondaires lorsqu'ils sont rentables.

M. Nowlan: C'était ma dernière question. M. Roberts a peut-être entendu le chiffre. Il en a été question plusieurs fois

[Text]

times in the debate on this issue, and certainly in the House of Commons—and thereby you may be aware—I am trying to recollect. I do not have the precise quote in *Hansard*, but the minister, in explanation for the necessity to do this to save money—and again this comes back to VIA Rail morale and where the future is—he has used a figure—and it may be just a straight computation—that in effect every passenger carried on VIA Rail is costing the Canadian taxpayer, I think he said, \$75. Are you aware of this figure? Can you explain that for me?

The Chairman: Mr. Roberts.

Mr. J.F. Roberts: Yes. The minister said \$70. One of the things we must remember—you know, we are all Canadians; and we have been living with the fact that since World War II we have been pouring money into air and roads and neglecting rail; and rail now is capital starved. That is what I have been trying to get across: that the rail passenger system is capital starved. If you try to compare the equivalent of a DC-3 operation with an alternative modern air or road system, you are going to get all kinds of numbers that do not make sense.

All I am saying is that what we have to do, because we are heading for gasoline the price of which will be anywhere from \$4 to \$5 a gallon by 1985, depending on what the provincial action will be—faced with that, faced with the fact that over 85 per cent of all our travelling is done by private automobile, there is going to have to be less usage of the private automobile. We have to build up the public transportation system; and that is bus, rail, and air. And I would suggest to you that we cannot develop a proper public transportation system in Canada unless we have that rail link.

Mr. Nowlan: But my question was where does the minister get the figure of each passenger carried by VIA Rail costing the taxpayer \$70 per passenger? Where does he get that figure?

Mr. J.F. Roberts: The actual computation—I am not sure I can find it here, Mr. Nowlan. It seems to me I had that number.

Mr. Nowlan: Did that surprise you when you heard the minister say it?

Mr. J.F. Roberts: He is saying that in fact this year rail will cost \$490 million—this was 1980, I believe. But this includes capital and operating. Since rail carried 7 million passengers, that would average out at \$70 per passenger. Since air was \$335 million and it handles 35 million passengers, the average subsidy per passenger was \$10.

Mr. Nowlan: Does that have Mirabel and the write-off for Mirabel?

[Translation]

lors de ce débat, du moins à la Chambre des Communes. J'essaie de me souvenir du chiffre exact. Je n'ai pas la référence précise dans le *hansard*. De toute façon, le Ministre, en tentant d'expliquer la nécessité d'économiser, et la question rejoint celle du moral de VIA Rail et de son avenir, a souvent déclaré, c'est peut-être une formule de calcul très simple, que chaque voyageur utilisant un service de VIA Rail coûte \$75 au contribuable canadien. Vous avez déjà entendu ce chiffre? Vous pouvez nous en parler?

Le président: Monsieur Roberts.

M. J.F. Roberts: Le Ministre a parlé de \$70. Il y a quelque chose que nous ne devons pas oublier. En tant que Canadiens, nous sommes conscients du fait que depuis la Seconde guerre mondiale nous avons investi des sommes d'argent effarantes dans le transport aérien et routier et avons négligé le transport ferroviaire. Le transport ferroviaire se trouve maintenant sans ressources. C'est ce que nous avons essayé de faire comprendre aux gens, le fait que le service voyageur manque terriblement de capitaux. Si vous essayez de comparer un service équivalent à une flotte de DC-3, en regard d'un réseau de transport aérien ou routier moderne, vous obtenez des chiffres qui ne tiennent pas debout.

Nous devons nous faire à l'idée, le prix de l'essence pouvant varier de \$4 à \$5 le gallon d'ici 1983, selon les mesures que prendront les gouvernements provinciaux, 85 p. 100 de nos déplacements se faisant actuellement en automobile privée, d'utiliser beaucoup moins l'automobile privée. Nous devons commencer à construire le réseau de transport public en faisant appel à l'autobus, au train et à l'avion. Or, un réseau de transport public au Canada est impensable sans trains.

M. Nowlan: Je voulais savoir également comment le Ministre pouvait-il calculer qu'il en coûtait au contribuable canadien \$70 par passager utilisant le service de VIA Rail.

M. J.F. Roberts: Pour ce qui est du mode de calcul, je ne sais pas si je l'ai ici, monsieur Nowlan. Je croyais l'avoir.

M. Nowlan: Vous avez été surpris d'entendre le Ministre citer ce chiffre?

M. J.F. Roberts: Il signale simplement que les trains coûteront 490 millions de dollars cette année, en 1980, si je comprends bien. Ce montant inclut les dépenses d'immobilisation, les dépenses d'exploitation. Comme le nombre de voyageurs qui ont utilisé le train est 7 millions, il en coûte \$70 par voyageur. Le service aérien, pour sa part, a coûté 335 millions de dollars et a transporté 35 millions de voyageurs; la subvention pour ce service est établie à \$10 par voyageur.

M. Nowlan: Le budget de Mirabel est inclus de même que la radiation de la dette de Mirabel?

[Texte]

Mr. J.F. Roberts: I really do not know what that all means. Naturally in 1980, when we spent \$335 million—that was the low point in our air expenditures in Canada, I suppose.

Mr. Nowlan: Just so I clarify it, the \$70 per passenger is both capital and operating. Is that what you understand?

Mr. J.F. Roberts: The government does not differentiate between capital and operating. Therefore the total money is in that budget. So in the budget for 1980 rail was \$490 million and air, as I understand it, was \$335 million. So what the minister said is quite correct. He just divided the Transport Canada budget for rail for 1980 by the number of passengers handled in the VIA system in 1980.

Mr. Nowlan: What is the breakdown in the \$490 million between capital and operating? Would that not be a truer figure? When he mentioned \$70 per passenger, I assumed, initially, it was strictly on the operating; I did not realize he had capital and operating. Referring to the \$335 million, Mr. Roberts, which you mentioned for air—I do not see how that could even cover some of the write-offs, or capital costs of the airports in the land.

• 1010

Mr. J.F. Roberts: Of the \$490 million for rail, \$365 million was operating.

Mr. Nowlan: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on more than one occasion the minister, both in the House and outside the House, said that as a result of these cancellations service was going to be better. The minister alleges the service is going to be better. I would like to ask him how service is better, when so many of the timetable schedules, following November 15, have been lengthened: for example, 5 hours and 15 minutes more between Montreal and Saint John, New Brunswick. Would you believe almost 12 hours more, between Sydney and Saint John? That is only 440 miles, which is an average speed of 19 miles per hour; and of course, you have to stay overnight in Truro. I would like to know how that qualifies as improved service. Ottawa to Edmonton, an additional 12 hours; Edmonton to Vancouver, an additional 13 hours and 50 minutes; Winnipeg to Prince Rupert, 5 hours and 35 minutes longer; Prince Rupert to Winnipeg, 7 hours and 25 minutes longer. Surely this is perpetuating what I said had been the problem before—if you run a train old enough, slow enough, late enough, so nobody will get on it, you can cancel it. Now, how are these kinds of horse-and-buggy schedules going to attract more and more people to take VIA Rail?

Mr. J.F. Roberts: Mr. Chairman, the examples you have shown are for where trains have been removed. It is a very

[Traduction]

M. J.F. Roberts: Je ne sais pas ce qu'il faut en conclure. Trois cent trente-cinq millions de dollars en 1980 pour le service aérien était faible comparativement aux autres années.

M. Nowlan: Les \$70 par passager tiennent compte des dépenses d'immobilisation et l'exploitation?

M. J.F. Roberts: Le gouvernement ne fait pas la différence entre les deux. C'est le montant total qui se retrouve dans le budget. Si je comprends bien, en 1980, le budget pour le service ferroviaire était de 490 millions de dollars, et pour le service aérien de 335 millions de dollars. Le Ministre est donc juste dans son calcul. Il divise simplement le budget de Transport Canada pour le service ferroviaire en 1980 par le nombre de voyageurs transportés par VIA en 1980.

M. Nowlan: Quelle est la part des dépenses d'immobilisation et celle des dépenses d'exploitation dans les 490 millions de dollars? En faisant la différence, n'obtient-on pas un chiffre plus juste? Lorsqu'il a parlé de \$70 par passager, je présume qu'il s'agissait uniquement de l'exploitation, je n'ai pas réalisé qu'il était question de capitaux et d'exploitation. Pour en revenir aux 335 millions de dollars que vous avez mentionnés pour les lignes aériennes monsieur Roberts, je ne vois pas comment cela pourrait couvrir une partie de l'amortissement ou du coût d'immobilisation des aéroports situés sur ces terrains.

M. J.F. Roberts: Sous les 490 millions de dollars alloués aux compagnies de chemins de fer, 365 millions de dollars étaient destinés à l'exploitation.

M. Nowlan: Merci.

Le président: Merci, monsieur Nowlan.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, le ministre a dit à plusieurs reprises, tant à la Chambre qu'ailleurs, que grâce à ces éliminations, le service serait meilleur. Je voudrais donc lui demander de quelle manière, lorsque l'on constate que nombre des horaires, depuis le 15 novembre, ont été rallongés: par exemple, 5 heures et 15 minutes de plus entre Montréal et Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. Le croiriez-vous si je vous disais qu'il faut maintenant ajouter presque 12 heures pour se rendre de Sydney à Saint-Jean? Il n'y a que 440 milles, ce qui représente une vitesse moyenne de 19 milles par heure et bien sûr vous devez passer la nuit à Truro. J'aimerais bien savoir comment vous pouvez appeler cela une amélioration. D'Ottawa à Edmonton, cela prend 12 heures de plus; de Edmonton à Vancouver, 13 heures et 50 minutes de plus, Winnipeg à Prince Rupert, 5 heures et 35 minutes de plus, Prince Rupert à Winnipeg, 7 heures et 25 minutes de plus. Cela ne fait que perpétuer un vieux problème: si vous utilisez un vieux train et qu'il soit suffisamment lent et suffisant en retard pour que personne ne le prenne, vous pouvez annuler le service. Pouvez-vous me dire comment ce genre d'horaire pourra inciter davantage de gens à prendre VIA Rail?

M. J.F. Roberts: Monsieur le président, les exemples que vous avez donnés concernant des trajets où les trains ont été

[Text]

simple approach, Mr. Benjamin. We need capital moneys to modernize the system; otherwise we are not going to get anywhere. We were running two transcontinentals. In the east, the fastest train between Montreal and Saint John—and nobody will dispute that—goes much a lot faster than the Ocean; but the Ocean was an all-Canadian train. When you start looking at the two trains—people would have been crucified and we would never even suggest that, given the choice of removing one train. Therefore the only train you can really keep between Montreal and Halifax is the all-Canadian route. So the Ocean stayed and the Atlantic was removed.

The other examples you gave had to do with the western Transcontinental. Part of the November 15th decision was a commitment by government to retain transcontinental service. If you are going to keep one transcontinental train, the only choice you really have is the Canadian—and as far as the Canadian is concerned, we want to try to eliminate all the switching we had to do in northern Ontario, especially during the winter. Over the years we have had all kinds of problems trying to switch power and equipment at 15, 20, 30, 40 below zero Fahrenheit. Therefore what we have done is the western Transcontinental would be Montreal-Toronto, and the Canadian would be scheduled west of there.

• 1015

We are looking at the longer term. It is going to cost us a great deal of money, naturally. Our capital budget includes some \$300 million for renewal of the equipment on the Transcontinental. The difference between the Canadian schedule and the potential of the Canadian schedule versus that supercontinental schedule could mean two sets of equipment, for instance, with, naturally, all that that entails.

If you look at the marketing side of it, you might see it as a tourist attraction, because that is really what we are looking for. We are looking for a sort of land-cruise service across the country, and there is no doubt that the total Canadian Pacific route is more attractive from a scenery viewpoint than the total Canadian National route. That is the reason why we took those decisions.

That is the reason why, Mr. Benjamin, when we removed one transcontinental train, some of the connecting trains were affected, and the action tended to lengthen the schedule. But what will happen is that we will adjust. Do not forget that while on November 15 we removed 20 per cent of the route miles, last June 1 and October 25 we added trains. We have added about 6 per cent to 7 per cent, I guess, in train miles; more trains. And what will happen is that these routes will be analysed and adjustments will be made—adjustments next spring and next fall—so that we will gradually build up the service and, as well, provide the new equipment that is required.

[Translation]

éliminés. Il s'agit d'une approche très simple, monsieur Benjamin. Nous avons besoin de capitaux pour moderniser le réseau, autrement nous n'irons nulle part. Nous utilisions auparavant deux trains transcontinentaux. Dans l'Est, le train le plus rapide entre Montréal et Saint-Jean—et personne ne pourrait le contester—roule bien plus vite que l'*Océan*. Mais ce dernier était intégralement canadien. Quand on pense à ces deux trains—les gens auraient été mortifiés et nous n'aurions jamais suggéré, si le choix nous en avait été donné, d'éliminer un train. Par conséquent, le seul train que vous puissiez réellement garder entre Montréal et Halifax, c'est le parcours canadien. Donc nous avons gardé l'*Océan* et éliminé l'*Atlantique*.

Les deux autres exemples que vous avez donnés concernaient le Transcontinental de l'Ouest. Dans la décision du 15 novembre, le gouvernement s'engageait à conserver le service transcontinental. Si l'on veut garder un train transcontinental, on ne peut faire autrement que de garder le train canadien—et nous voulons nous efforcer à son sujet d'éliminer tous les changements de lignes qu'il fallait faire dans le nord de l'Ontario, spécialement durant l'hiver. Au cours des années, nous avons eu toutes sortes de problèmes à faire des changements d'aiguillage par des températures de moins 15, moins 20, moins 30 et moins 40 Fahrenheit. Par conséquent, nous avons décidé que le Transcontinental de l'Ouest ferait Montréal-Toronto et le Canadien ferait le reste du parcours à l'Ouest de ce tronçon.

Nous songeons au long terme. Cela va nous coûter très cher naturellement. Notre budget comprend environ 300 millions pour renouveler l'équipement du Transcontinental. La différence entre l'horaire du Canadien et son potentiel en la matière par rapport à l'horaire du Supercontinental pourrait vouloir dire deux ensembles d'équipement, par exemple, avec bien entendu tout ce que cela entraîne.

Si l'on étudie la question sous l'aspect commercialisation, on peut la considérer comme une attraction touristique, car c'est en fait ce que nous recherchons. Nous recherchons un service de croisière ferroviaire à travers le pays et il ne fait aucun doute que l'ensemble de l'itinéraire du CP est plus attrayant au point de vue panoramique que l'ensemble de l'itinéraire du CN. C'est la raison pour laquelle nous avons pris ces décisions.

C'est également la raison pour laquelle, monsieur Benjamin, lorsque nous avons éliminé l'un de nos trains transcontinentaux, certains des trains de correspondance ont été touchés, et les mesures prises ont fait rallonger les horaires. Mais avec le temps nous rajusterons ces horaires. N'oubliez pas que bien que le 15 novembre nous avons éliminé 20 p. 100 de l'itinéraire, le 1^{er} juin et le 25 octobre derniers nous avons ajouté des trains. En milles-trains, cela donne 6 à 7 p. 100 de plus. Et par la suite ces itinéraires seront analysés et des rajustements seront apportés en conséquence, au printemps prochain et à l'automne prochain, de sorte que nous façonnerons graduellement le service et fournirons également le nouvel équipement requis.

[Texte]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, that was a long obfuscation of my question.

It seems to me that it hurts your marketing potential and your marketing practices when you slow down schedules. Surely your dayliner which is going to run from Edmonton to Calgary could run on a schedule that would connect within an hour or two of the Canadian in one direction or the other, instead of potential passengers having to stay overnight in Calgary both ways. It means an additional 13 hours and 50 minutes one way, and 12 hours and 45 minutes the other way. That is an average speed for that trip from Edmonton to Vancouver of 20 miles an hour. Good Lord! How in hell can you entice people to take the train? It is just nonsense. I am sure you are going to have to make an adjustment, because you will find them running empty.

Mr. J.F. Roberts: Mr. Chairman and Mr. Benjamin, I think there is one thing that we have to understand. I have been promoting before this committee, and everybody else on any occasion where people are listening, the fact that we are advocating an intermodal approach to public transportation in Canada. The reason for it is that, as has been the problem in the past, one cannot adjust every intercity train to connect with a transcontinental train. So really what happens is that there is no way that we are going to jeopardize an intercity train service like Calgary to Edmonton and adjust those schedules so that they will connect with a transcontinental train. What we are going to do is to promote an intermodal approach. As you know, besides the Quebec-Windsor corridor, the Calgary-Edmonton corridor is the only corridor in Canada which can justify high-speed intercity rail passenger services. It is a matter of time before it comes. There is going to be an amelioration of the service between Calgary and Edmonton, and you will find that that service will improve with more trains over the years. In the five-year plan there are, I think, one or two more trains, in each direction, between Calgary and Edmonton, which are being looked at. So it is not all negative by any stretch of the imagination.

• 1020

Mr. Mayer: Mr. Chairman, on a point of order. Mr. Benjamin asked a very straightforward question which I think is very relevant to a lot of the proceedings here. Why cannot VIA Rail run a passenger train between Edmonton and Calgary to connect up with the Canadian, which goes through Calgary, so that people do not have to stay overnight? Now, that is a straightforward question. I would like an answer, if we could, Mr. Chairman.

Mr. J.F. Roberts: Well, I am going to give you a straightforward answer, Mr. Chairman. It is this: the schedules of the trains between Calgary and Edmonton are intercity schedules. There are people who move from point to point between Calgary and Edmonton and everybody who gets on the train from Edmonton to Calgary is not taking a transcontinental train. So what we are saying is that the schedules have to be

[Traduction]

M. Benjamin: Monsieur le président, ceci est pas mal déroutant.

Il me semble que cela nuit à vos possibilités de commercialisation et à vos pratiques en la matière, si vous ralentissez le temps de transport. De toute évidence, le train qui va aller d'Edmonton à Calgary pourrait avoir un horaire qui n'aurait qu'un écart d'une ou deux heures avec le Canadien dans une direction ou l'autre plutôt que d'avoir des passagers qui devront passer la nuit à Calgary, dans les deux sens. Cela ajoute 13 heures et 50 minutes dans un sens et 12 et 45 minutes de plus dans l'autre sens. Ce qui donne une vitesse moyenne pour le trajet Edmonton-Vancouver de 20 milles à l'heure. Dans ce cas, comment pouvez-vous imaginer inciter davantage de gens à prendre les trains? C'est illogique. Je suis sûr que vous aurez à faire des rajustements, sinon vous allez constater que les trains sont de plus en plus vides.

M. J.F. Roberts: Monsieur le président et monsieur Benjamin, il faut comprendre une chose. J'ai essayé de vous expliquer le fait que nous recommandons une approche intermodale concernant le transport en commun au Canada. La raison c'est qu'on ne peut rajuster chaque train interville pour qu'il y ait possibilité de transfert avec le train transcontinental. Donc, en fait, nous n'allons pas compromettre le service de train interville, comme celui qui va de Calgary à Edmonton et rajuster les horaires pour qu'il puisse y avoir transfert avec le train transcontinental. Nous allons plutôt promouvoir une approche intermodale. Comme vous le savez, en dehors du corridor Québec-Windsor, le corridor Calgary-Edmonton est le seul au Canada qui puisse justifier un service voyageur interville à haute vitesse. Ce n'est qu'une question de temps. Il va y avoir une amélioration du service entre Calgary et Edmonton et vous la constaterez au fur et à mesure que l'on rajoutera des trains au cours des années. Le plan quinquennal prévoit le rajout d'un ou deux trains, dans chaque direction, entre Calgary et Edmonton. donc, tout n'est donc pas négatif.

M. Mayer: Monsieur le président, j'ai une question relative au Règlement. M. Benjamin a posé une question très directe qui je pense se rapporte étroitement à tout un ensemble de procédures ici. Pourquoi la société VIA Rail n'exploite-t-elle pas un train voyageur entre Edmonton et Calgary avec possibilité de correspondance avec le Canadien, qui passe par Calgary, de sorte que les passagers ne soient pas obligés de passer la nuit à cet endroit? C'est une question directe. J'aimerais bien avoir une réponse, monsieur le président.

M. J.F. Roberts: Eh bien je vais vous donner une réponse aussi directe, monsieur le président. La voici: Les horaires des trains roulant entre Calgary et Edmonton sont des horaires intervalles. Il y a des gens qui vont d'un point à un autre entre Calgary et Edmonton et tous ceux qui prennent le train d'Edmonton à Calgary ne prennent pas le train Transcontinental. Donc, nous en avons déduit qu'il fallait avancer les horai-

[Text]

geared to intercity and not to the Transcontinental. That is all I am saying.

Mr. Mayer: Then you are interested in the commuter service.

The Chairman: Order, please, Mr. Mayer. Order, please. I have your name down for questioning later on. It is not really a point of order, it is a question.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: A little more about marketing, Mr. Chairman. I visited some friends in Prescott about three weekends ago, and there were some other people there visiting as well. Five people at that gathering had to catch the train to Toronto. Apparently, you have to reserve—and this is in the lucrative Quebec-Windsor corridor—you have to reserve a seat even in an ordinary day coach. You have to pick up the ticket an hour ahead of time or they cancel your reservation.

Why would anybody want to do that and then stand around on the platform for an hour waiting for the train? I will never know what kind of good marketing sense that makes.

But one couple did not have a coach reservation, a seat reservation from Belleville to Toronto, and the ticket clerk would not give them one for the train that stops at Belleville. So they had to drive 60 miles in the opposite direction to Kingston and get on the next train to go eastbound, Kingston to Toronto, because of this ridiculous train. You should be able to get on it and you should not have to stand on the platform or pick up your ticket an hour ahead of time. Now, I know every transportation company has problems with no-shows, but surely that is not a good marketing practice.

By the way, this couple who had that happen to them promised they would write to me and I asked them to write to Mr. Roberts, too. They may have already.

But why that kind of procedure in handling people who really want to get on the train?

The Chairman: Mr. Roberts.

Mr. J.F. Roberts: Mr. Chairman, with your permission, Mr. Campbell will respond to that.

The Chairman: Mr. Campbell.

Mr. Garth C. Campbell (Vice-President, Marketing, VIA Rail Canada Inc.): Mr. Benjamin—first of all dealing with Prescott,—there is only one train per day, in each direction, at Prescott. The problem at Prescott is that we have decided—

Mr. Benjamin: It is on the way to Belleville.

Mr. G. Campbell: I am sorry. Well, it is because the service is more frequent at Belleville; and I would understand that.

What we decided to do in that service was to put all the coach service under reservation between Montreal and

[Translation]

res en fonction du service interville et non pas en fonction du service transcontinental. C'est tout ce que j'ai à dire.

M. Mayer: Dans ce cas vous vous intéressez au service de trains de banlieue.

Le président: A l'ordre s'il vous plaît monsieur Mayer, à l'ordre s'il vous plaît. Votre nom pour les questions se trouve plus tard. Il ne s'agit pas d'un point relatif au Règlement mais d'une question

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je voudrais poursuivre un peu pour ce qui est de la commercialisation, monsieur le président. Je suis allé voir quelques amis à Prescott il y a environ trois semaines, et il y avait également d'autres personnes en visite. Cinq personnes devaient prendre le train pour se rendre à Toronto. Apparemment, il faut faire des réservations—et cela se rapporte au lucratif corridor Québec-Windsor—même pour les voitures ordinaires. Il faut aller chercher un billet une heure à l'avance sinon, ils annulent votre réservation.

Qui est prêt à faire cela et à attendre une heure sur le quai de la gare? Je ne comprends pas la logique de l'histoire.

Parmi les visiteurs, un couple n'avait pas fait de réservations, entre Belleville et Toronto et le préposé aux billets ne voulait pas leur en donner pour le train qui s'arrête à Belleville. Donc, ils ont dû faire 60 milles dans la direction opposée jusqu'à Kingston et monter à bord du prochain train en direction de l'est, Kingston-Toronto, à cause de ce train. Vous devriez pouvoir le prendre et ne pas avoir à attendre sur le quai ou ramasser votre billet une heure à l'avance. Je sais que toutes les compagnies de transport ont des problèmes d'horaire mais ce n'est pas une bonne pratique commerciale.

A propos, le couple à qui c'est arrivé m'avait promis de m'écrire et je leur ai demandé d'écrire également à M. Roberts. Peut-être qu'ils l'ont déjà fait.

Pourquoi avoir recours à de tels procédés avec les personnes qui veulent vraiment prendre le train?

Le président: Monsieur Roberts.

M. J.F. Roberts: Monsieur le président, si vous le permettez, M. Campbell reprendra cette question.

Le président: Monsieur Campbell.

M. Garth C. Campbell (vice-président, Service de la commercialisation, VIA Rail Canada Inc.): Monsieur Benjamin—pour ce qui est de Prescott, il n'y a qu'un seul train par jour dans chaque direction. Le problème, c'est que nous avons décidé...

M. Benjamin: Et Prescott se trouve sur le parcours de Belleville.

M. Campbell: Je suis désolé. Le service est plus fréquent à Belleville et cela se conçoit facilement.

Nous avons donc exigé pour ce service que toutes les places soient réservées entre Montréal et Toronto. Par là, nous avons

[Texte]

Toronto. One of the reasons for that was to try to ensure that we could match up the capacity on the trains with the number of people who were requesting seats. That serves the customer and it also serves us, in the sense that we do not operate equipment when we do not require it.

Apart from that, however, if there are problems—and I am glad you raised the question—if there are problems with what we call the option times, we have in many instances made allowances where option times were inconvenient. I am talking about the one hour pick-up time. We would be prepared to look at that. We have done that in the case of early morning trains, for example, leaving Ottawa or Quebec City, where we have done away with the option. We could do the same thing at Prescott.

As for the number of trains serving that point, say, as opposed to Belleville or Brockville, the fact simply is that it does not generate as much traffic. If we stopped all the trains at Prescott, we would effectively slow down many of the trains running between Montreal and Toronto. So it is a matter of judgment how many stop at each point.

Mr. Benjamin: Well, there sure were some irate people, I will tell you, at the station in Belleville that day. It was on a Sunday afternoon.

Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Roberts whether or not the LRC has met the original expectations on date of entry into service? Is it running yet? Is the first set or two running yet? How many have been delivered? When? When was the equipment ordered? When will all 10 sets be in service?

• 1025

Mr. J.F. Roberts: We were to go into limited service on October 25. The reason we wanted to go in on October 25 was our inability to meet all the demands for equipment. We wanted to get them in as soon as we could. It was a very tight schedule and on the first 24 cars that we received there were small deficiencies that showed up as the trains were in service. On October 22, I guess it was, or October 23, we decided not to go with the LRCs on October 25. All of these minor defects have now been corrected on two trains. We accepted one of the trains last Friday and the second train will probably be accepted today. The third train we will have by this weekend. During next week, as soon as we get three sets, they will go on 60 and 61 between Montreal and Toronto and then be expanded from there.

The LRC is a tremendous machine. Anyone who has ridden on the LRC knows how comfortable it is, and the defects that were on it were minor defects. A number of defects were as a result of subcontractors—one of the subcontractors, anyway—on decelostats, which is part of the braking system. It was really a defect in manufacturing, and the idea is to get replacement parts to put on the LRCs. That is what the hold-up has been.

[Traduction]

essayé de faire correspondre la capacité des divers trains au nombre de personnes demandant des places. Cela rend service aux clients et également à nous, du fait que nous n'utilisons pas l'équipement lorsque nous n'en avons pas besoin.

D'autre part, en cas de problèmes—et je suis heureux que vous ayez soulevé la question du choix d'horaires, nous avons, dans bon nombre de cas fait des compromis lorsque certains horaires n'étaient pas pratiques. Je songe notamment aux billets qu'il faut aller chercher au moins une heure à l'avance. Nous allons repenser la question. Nous avons fait cela pour les trains qui partent très tôt le matin d'Ottawa ou de Québec où nous n'avons pas conservé l'«option». Nous pourrions faire la même chose à Prescott.

Quant au nombre de trains qui desservent cette ville, disons que par opposition à Belleville ou Brockville, la simple raison c'est qu'il n'y a pas autant de trafic. Si tous les trains s'arrêtaient à Prescott, cela prolongerait la durée du parcours Montréal-Toronto. Donc, en fait c'est une question de jugement.

M. Benjamin: Je peux vous dire qu'il y avait des gens en colère à la station de Belleville ce jour-là. C'était un dimanche après-midi.

Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Roberts si le train léger rapide et confortable a répondu aux attentes lorsqu'il est entré en service? Fonctionne-t-il? Le premier train ou les deux sont-ils en service? Combien de trains ont été livrés? A quelle date? Quand l'équipement a-t-il été commandé? A quelle date les dix trains seront-ils en service?

M. J.F. Roberts: Nous voulions passer au service limité le 25 octobre, pour la simple raison que nous n'étions pas capables de répondre à toutes les demandes d'équipement. Nous voulions les intégrer aussitôt que possible. Les délais étaient très courts et en ce qui concerne les 24 premiers wagons que nous avons reçus, quelques défauts sont apparus au moment de la mise en service des trains. Le 22 octobre, ou le 23, nous avons décidé de ne pas mettre les trains LRC en circulation le 25 octobre. Les défauts mineurs de deux trains ont été rectifiés. Nous avons accepté un des trains vendredi dernier et nous allons probablement accepter l'autre aujourd'hui. Nous recevrons le troisième train d'ici ce week-end. Au cours de la semaine prochaine, dès que nous aurons trois trains, ils feront le circuit 60 et 61 entre Montréal et Toronto et ensuite on prévoira un autre parcours à partir de là.

Le train LRC est fantastique. Tous ceux qui l'ont pris le trouvent confortable, et les défauts qu'il comportait étaient mineurs. Certains d'entre eux résultaient de la sous-traitance, dans au moins un cas, concernant une partie du système de freinage. C'était en fait un défaut de fabrication et il suffit d'avoir des pièces de remplacement pour ce genre de trains.

[Text]

Mr. Benjamin: These defects—are they going to be an additional cost to VIA Rail, or is that covered in the contract?

Mr. J.F. Roberts: No, that is a manufacturer's defect and it is the manufacturer's responsibility.

Mr. Benjamin: The last part of that question was when all 10 sets would be delivered. What is the final delivery date?

Mr. J.F. Roberts: Our original schedule was the spring of next year, and we hope to do better than that.

The Chairman: Final question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: When are you going to be placing orders for more sets? You are talking about all this equipment we need. The reason I asked you when the original order was placed for these 10 sets was to know what lead time you required. When are you going to place new orders? Have you placed any yet? Has there been a delay in your previously stated intentions?

Mr. J.F. Roberts: No.

Mr. Benjamin: When will this additional equipment be ordered? When will it be expected to be in service in places like Calgary, Edmonton and so forth?

Mr. J.F. Roberts: We will be ordering the additional 10 train sets. We are going to order 50 cars and 10 locomotives. These will be ordered by the end of the year with a delivery schedule of 18 months, so that by the fall of 1983 the LRCs will go to the Maritimes and to the west.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I hope I can stay an MP long enough to see all this, or live long enough.

Mr. J.F. Roberts: You and me both, Mr. Benjamin.

The Chairman: Mr. Deniger.

• 1030

Mr. Deniger: Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Roberts, de ce côté-ci de la salle en tout cas, il n'y a aucun doute que l'on réalise à quel point votre tâche a été difficile au cours de l'été. Quand on connaît votre passion pour les trains passagers on réalise et cela saute aux yeux que les coupures de 20 p. 100 dans les services que vous avez dû apporter, à cause des restrictions budgétaires, n'était pas chose facile. Pour ma part, je suis conscient que le ministre a dû agir en vertu de l'article 64. Si on croit vraiment en l'avenir de VIA Rail et à cause des coupures budgétaires qui affectent non seulement le gouvernement canadien mais également les provinces, et Dieu sait qu'au Québec il y a des coupures budgétaires dans les secteurs hospitaliers qui font certainement plus mal aux gens que certaines autres coupures, on réalise que dans les circonstances on n'avait pas grand choix.

Avant de rentrer dans le coeur de mes questions, monsieur Roberts, je voudrais juste revenir sur le cas du L.R.C. Vous avez dit que le L.R.C. devait commencer à circuler entre Québec et Windsor vers le 25 octobre, mais je n'ai pas compris à quelle date vous croyez que le premier L.R.C. fonctionnera après avoir effectué les quelques réparations qui s'imposent.

[Translation]

M. Benjamin: Est-ce que ces défauts vont venir s'ajouter aux frais de VIA Rail ou sont-ils couverts par le contrat?

M. J.F. Roberts: Non, comme c'est un défaut de fabrication, c'est la responsabilité du fabricant.

M. Benjamin: Quand les dix trains vont-ils être livrés? Quelle est la date finale de livraison?

M. J.F. Roberts: D'après notre calendrier initial, le printemps de l'année prochaine. Mais nous espérons faire mieux.

Le président: Dernière question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Quand allez-vous passer commande pour avoir davantage de trains? Vous parlez de tout l'équipement dont nous avons besoin. Si je vous ai posé cette question au sujet des dix trains, c'est pour savoir le temps dont vous avez besoin. Quand allez-vous passer de nouvelles commandes? L'avez-vous déjà fait? Vos projets sont-ils retardés?

M. J.F. Roberts: Non.

M. Benjamin: Quand ce matériel additionnel sera-t-il commandé? Quand prévoyez-vous de le mettre en service dans des endroits comme Calgary, Edmonton, etc.?

M. J.F. Roberts: Nous allons commander les dix trains supplémentaires. Nous allons commander 50 wagons et 10 locomotives, et cela, d'ici la fin de l'année et échelonné sur 18 mois, de sorte que d'ici l'automne 1983, les trains LRC iront dans les Maritimes et dans l'Ouest.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'espère rester député suffisamment longtemps pour voir cela ou être encore en vie.

M. J.F. Roberts: Vous et moi!

Le président: Monsieur Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Roberts, on this side of the table at least there is no doubt that we realize just how difficult your job was this summer. Anyone knowing your passion for passenger trains would realize that; it was obvious that it was not an easy thing for you to make the 20 per cent cut in service required by budgetary restraint. Personally, I am aware that the minister had to use Section 64 to act. Anyone who really believes in the future of VIA Rail realizes that under the circumstances there was not much choice. Budget cuts have affected not only the Canadian government, but also the provinces; God knows that in Quebec there has been budget cuts in the hospital sector, which certainly hurts people more than some other cuts.

Before I get right into my questions, Mr. Roberts, I would like to come back to the LRCs. You said that the LRCs were supposed to start running between Quebec City and Windsor around October 25, but I do not understand on what date you believed the first LRCs will be in operation after the few necessary repairs have been made.

[Texte]

M. J.F.Roberts: La semaine prochaine.

M. Deniger: La semaine prochaine.

M. J.F.Roberts: La semaine prochaine.

M. Deniger: Et ce train-là circulera entre quelle ville et quelle ville?

M. J.F.Roberts: Entre Montréal et Toronto, le premier train du matin.

M. Deniger: Le premier train du matin?

M. J.F.Roberts: Oui. Le 60 et le 61, entre Montréal et Toronto. Et un petit peu plus tard, ce seront aussi les numéros 66 et 67, entre Montréal et Toronto. Ce sera le train de l'après-midi. Et puis le Turbo va être déplacé sur le 64, 65, qui est le train du midi. Alors, nous allons avoir trois horaires dans chaque direction entre Montréal et Toronto à quatre heures 25 minutes.

M. Deniger: Est-ce que le prix sera le même pour les passagers du L.R.C. que pour ceux du Turbo ou pour ceux d'un autre train?

M. J.F.Roberts: Le prix?

M. Deniger: Oui.

M. J.F.Roberts: Oui, le prix va être le même. Nous avons décidé de faire quelque chose qui est très particulier. Au Canada, nous avons un système tarifaire qui demande le même prix partout au Canada par passager-mille. Et, nous avons décidé d'avoir un différentiel dans le corridor entre Québec et Windsor. La raison de cela c'est que nous donnons un meilleur service dans le moment entre Québec et Windsor. Avec plus de trains, le nouvel équipement va entrer en service initialement entre Québec et Windsor. Cela va nous aider aussi à solutionner le problème de la peur qu'avaient les associations d'autobus. Parce que, comme vous le savez, des compagnies comme Voyageur parlaient du trajet de Montréal-Québec, Montréal-Ottawa et elles avaient peur du L.R.C. et de tout le reste. Nous croyons que le trajet Québec-Windsor devrait justifier un taux un peu plus élevé. Et le 15 décembre, nous aurons le différentiel dans le corridor à 5 p. 100. Nous verrons comment la clientèle va réagir à cette augmentation et nous déciderons ensuite quelles actions nous prendrons.

Nous avons étudié ce qui s'est fait en Angleterre où ils ont institué cette approche. Ils sont arrivés au point où ils ont un différentiel de 15 p. 100. Nous ne savons pas si nous allons pouvoir justifier ce 15 p. 100 dans le corridor, mais c'est probable.

M. Deniger: Un train comme le L.R.C. de par sa nature, le recommanderiez-vous pour des voyages transcontinentaux ou est-ce plutôt, selon vous, un train rapide et inter-cités?

M. J.F.Roberts: C'est un train de jour inter-cités. Nous ne recommandons pas le véhicule L.R.C. que l'on connaît aujourd'hui pour le transcontinental, parce que nous voulons des wagons à 2 étages. La raison, c'est qu'on veut augmenter substantiellement l'occupation de chaque voiture. Nous ne

[Traduction]

Mr. J.F. Roberts: Next week.

Mr. Deniger: Next week.

Mr. J.F. Roberts: Next week.

Mr. Deniger: And that train will run between what cities?

Mr. J.F. Roberts: Between Montreal and Toronto, the first train of the morning.

Mr. Deniger: The first train of the morning?

Mr. J.F. Roberts: Yes. Trains number 60 and 61, between Montreal and Toronto. And a little later, we will add trains number 66 and 67 between Montreal and Toronto. That will be the afternoon train. The turbo will be used for trains number 64 and 65, the noon train. So we will have three services scheduled in each direction between Montreal and Toronto with a running time of four hours and twenty five minutes.

Mr. Deniger: Will the fare be the same for LRC passengers as for passengers on the turbo or other trains?

Mr. J.F. Roberts: Fare?

Mr. Deniger: Yes.

Mr. J.F. Roberts: Yes, the fare will be the same. We have decided to do something fairly different. In Canada, our fare system requires that the same price per passenger mile be applied throughout Canada. We have decided to apply a differential in the Quebec City—Windsor corridor. The reason for that is that we are now providing better service between Quebec City and Windsor. With more trains, the new equipment will initially be used between Quebec City and Windsor. That will also help us to allay the fears of the intercity bus company. Because, as you know, companies like Voyageur were discussing the Montreal—Quebec and Montreal—Ottawa runs, and were afraid of the LRCs and so on. We feel that the Quebec City—Windsor trip should justify a higher fare. And on December 15, we will apply a 5 per cent differential to the corridor. We will wait to see how our customers react to that increase, and then decide what action to take.

We studied the situation in England where this approach was instituted. They have achieved a differential of 15 per cent. We do not know whether we will be able to justify a 15 per cent differential in the corridor, but it is likely.

Mr. Deniger: Given the nature of the LRCs would you recommend them for trans-continental trips, or do you feel that they are more appropriate as fast, intercity trains?

Mr. J.F. Roberts: The LRC is an intercity, daytime train. We do not recommend the LRC as we know it today for transcontinental service, because we want to use two level cars. The reason is that we want to make a substantial increase in each car load factor. Obviously, we cannot do so with one level car.

[Text]

pouvons pas faire cela, naturellement, avec un wagon à un étage.

• 1035

M. Deniger: Un train transcontinental pour vous, selon votre orientation, est-ce que c'est davantage un train pour touristes ou un train pour des passagers qui désirent se rendre d'un point A à un point B? Est-ce que vous jugez que pour ces dernières gens qui désirent se rendre d'un point A à un point B, l'autobus ou l'avion serait peut-être le meilleur mode, toujours dans le contexte du transcontinental?

M. J.F. Roberts: Le transcontinental, c'est pour des gens qui voyagent sur de longues distances. Là où un service inter-cité serait justifié pour le ferroviaire, on aurait des services de jour inter-cité. Là où le rail n'est pas justifié, ce sont les autres modes de transport public.

M. Deniger: Vous avez dit tout à l'heure, et c'est d'après moi l'essentiel, le point le plus important de votre présentation ce matin, que c'est l'approche multimodale que vous entreprenez, que vous jugez essentielle pour l'avenir. Je dois vous avouer, monsieur Roberts, que si on veut vraiment rationaliser notre système de transport au Canada, tant dans le milieu aérien qu'en surface, par autobus ou par train, il faut avoir une approche multimodale. Et dans ce contexte-là, seriez-vous d'accord que le ministre des Transports, soit par la Commission canadienne des transports, soit par sa division de recherche, fasse une étude approfondie de tous les subsides directs ou indirects qui peuvent aller à quelque mode que ce soit, tant le mode routier, c'est-à-dire les autobus ou les voitures personnelles, que le mode des chemins de fer et le mode aérien, pour régler une fois pour toutes le fameux débat: est-ce que tel mode reçoit un subside plus élevé qu'un autre? Est-ce que vous seriez en faveur d'une telle étude?

M. J.F. Roberts: Oui, je serais en faveur de cela. Un des problèmes du ministre est que le gouvernement fédéral est responsable de l'air et, avec la création de VIA Rail, est responsable du rail voyageurs, alors qu'il y a 10 provinces qui sont responsables de la route. Réellement, il faut regarder la route, l'air et le rail en même temps. Naturellement, le ministre des Transports fédéral n'a pas juridiction sur la route. Il y a donc un problème de coordination entre les 10 provinces et le gouvernement fédéral.

M. Deniger: Alors, vous seriez en faveur non seulement d'une telle étude, mais aussi d'une sorte de conseil du fédéral, des gouvernements provinciaux et des transporteurs qui se réunirait pour discuter de ces problèmes qui sont tellement évidents, quand on voit les millions et les millions qui se dépensent pour les routes. Ce sont en fait des subsides déguisés, et lorsqu'on parle de 400 millions de dollars pour VIA Rail, cela peut sembler énorme. C'est énorme en effet, 400 millions de dollars; c'est presque 60 p. 100 du budget du MEER. Je pense donc qu'il est essentiel que les provinces s'assoient avec le gouvernement fédéral pour comprendre où on s'en va en transport. J'espère avoir votre appui là-dessus.

[Translation]

Mr. Deniger: From your point of view, is the transcontinental train mainly a tourist train, or a train for passengers wishing to go from point A to point B? Do you feel that for people wishing to go from Point A to point B, transcontinentally, buses or planes might be the best choice?

Mr. J.F. Roberts: The transcontinental is for people making long distance trips. Where intercity rail service would be justified, we would provide daytime intercity service. Where rail is not justified, there are other types of public transportation.

Mr. Deniger: Earlier you made what I consider, the basic, most important point in your presentation: you said that you are looking at the multi-modal approach, that you consider it essential for the future. I must agree, Mr. Roberts, that if we really want to rationalize our transportation system in Canada, both air and surface transportation, by bus or by train, we must take the multi-modal approach. In that context, would you agree to the Minister of Transport, through the Canadian Transport Commission or his research division, carrying out an indepth study of all the direct or indirect subsidies which apply to each different mode of transportation: highways both for buses and private cars, railways, and air. This would settle once and for all the question of whether one mode of transportation is more heavily subsidized than another. Would you be in favour of that type of study?

Mr. J.F. Roberts: Yes, I would be in favour. One of the problems faced by the minister is that the federal government is responsible for air and with the creation of VIA, for rail passengers, while the ten provinces are responsible for highways. Really, it is necessary to look at highways, air, and rail at the same time. Naturally, the federal transport minister does not have jurisdiction over highways. So there is a co-ordination problem between the 10 provinces and the federal government.

Mr. Deniger: So you would not only be in favour of a study of that type, but also some sort of council made up of representatives of the federal government, the provincial governments, and carriers, who would meet to discuss these problems which become particularly obvious when we look at the millions of dollars being spent on highways. In fact, those millions are disguised as subsidies; when we think of \$400 million for VIA, the amount seems enormous. And \$400 million is enormous; it is almost 60 per cent of DREE's budget. So I think it is essential that the provinces sit down with the federal government to understand where we are headed with transportation. I hope I have your support on that.

[Texte]

M. J.F. Roberts: Je suis complètement d'accord. Monsieur le président, monsieur Deniger, si on pouvait réussir à vendre cette approche... Je crois que cela serait essentiel pour le transport en général du voyageur au Canada.

M. Deniger: Dans les dépenses de capital que vous avez l'intention de faire au cours des prochaines années, évidemment les principales dépenses concernent le L.R.C. Une des questions favorites de M. Benjamin, lorsqu'il est ici, concerne l'électrification des lignes de chemins de fer. Est-ce que vous avez pensé, comme projet pilote, à l'électrification d'une ligne entre Edmonton et Calgary ou entre Ottawa et Montréal?

M. J.F. Roberts: A l'heure actuelle, nous ne sommes pas assez avancés dans nos études pour faire cela. Mais on songe éventuellement à l'électrification entre Québec et Windsor.

• 1040

Nous n'avons pas tous les chiffres pour appuyer cette position-là, mais pour les gens dans le domaine, il ne fait aucun doute qu'on peut justifier l'électrification d'un corridor voyageurs plus vite qu'on ne pourrait justifier l'électrification d'un corridor marchandises. Si on pouvait intégrer le corridor marchandises au corridor voyageurs, ce serait l'idéal et c'est ce qu'on étudie à l'heure actuelle. Il ne faudrait pas se mêler et dire que toutes nos dépenses de capital vont être faites pour le L.R.C., parce qu'il y a d'autres dépenses. Si je regarde les cinq années de 1982 à 1986, les dépenses totales, en argent courant, seraient de \$1,260 à 250 millions. Ensuite, les installations d'entretien vont nous coûter environ 300 millions de dollars; les gares vont nous coûter à peu près 70 millions de dollars, et nous avons des systèmes d'informatique d'à peu près 35 millions de dollars. Pour le transcontinental, on parle de 280 millions de dollars pour les voitures. Pour les autorails, c'est à peu près 5 millions de dollars. Pour les locomotives et les L.R.C. dans les cinq prochaines années, on parle d'à peu près 240 millions de dollars.

M. Deniger: C'est beaucoup d'argent.

M. J.F. Roberts: C'est certainement beaucoup d'argent.

M. Deniger: Monsieur Roberts, vous avez aussi indiqué tout à l'heure que vous preniez à coeur les craintes de l'industrie de l'autobus. Voyageur entre autres, Voyageur Colonial pour l'Ontario. Je pense que ce que vous avez instauré entre Montréal et Toronto constitue une excellente approche. Cependant, ce que je trouve assez étrange dans les coupures qui ont été faites au mois d'octobre, c'est que dans certains journaux, *Maclean's* entre autres, on accuse le ministre d'avoir favorisé l'industrie de l'autobus par ces coupures-là, et on ajoute qu'un fonctionnaire qui était auparavant à l'emploi de Voyageur est maintenant dans la division de surface de Transports Canada; évidemment, ce type-là serait coupable par association, alors qu'on sait tous très bien qu'avant même qu'il soit avec Voyageur, ce fonctionnaire-là était à la division des chemins de fer à la Commission canadienne des transports. Cela, c'est un élément. D'autre part, le 17 novembre dernier, M. Mazankowski, alors qu'il comparaisait devant le Comité du Sénat des trans-

[Traduction]

Mr. J.F. Roberts: I agree with you completely. Mr. Chairman, Mr. Deniger, if we could manage to sell that approach... I think it would be essential for passenger transportation in general in Canada.

Mr. Deniger: Obviously, over the next few years, the main capital expenditures you have in mind concern the LRC. When Mr. Benjamin is present, one of his favourite questions deals with the electrification of rail lines. Have you considered the possibility of a pilot project involving the electrification of a line between Edmonton and Calgary and Ottawa and Montreal?

Mr. J.F. Roberts: At the present time we are not sufficiently advanced in our studies to handle that. But we do hope eventually to electrify the line between Quebec City and Windsor.

We do not have all the figures to support that position, but according to the people in the field, there is no doubt that it is easier to justify the electrification of a passenger corridor than the electrification of a freight corridor. The ideal would be to integrate the freight corridor and the passenger corridor, and that is what we are now studying. We must not get confused and say that all our capital expenditures will be going to the LRCs because there are other expenditures. If I look at the five-year period from 1982 to 1986, our total expenditures, in today's dollars, would run between \$126 and \$250 million. Maintenance facilities will cost us about \$300 million; stations will cost about \$70 million; and our computer systems will involve about \$35 million. For the transcontinental, we are talking about \$200 million for cars. For dayliners, around \$5 million. For locomotives and LRCs over the next five years, we are talking about around \$240 million.

Mr. Deniger: That is a lot of money.

Mr. J.F. Roberts: That is certainly a lot of money.

Mr. Deniger: Mr. Roberts, you also stated earlier that you take the fears of the intercity bus companies to heart; companies such as Voyageur and Voyageur Colonial in Ontario. I think that what you have instituted between Montreal and Toronto is an excellent approach. I find it somewhat strange, however, that some magazines, such as *MacLeans*, accused the minister of favouring the intercity bus industry through the October cuts; they add that a civil servant who worked previously for Voyageur is now in Transport Canada Service Division. Obviously, that person is guilty by association, even though we all know very well that before he worked for Voyageur he worked in the Canadian Transport Commission, Rail Transport Committee. That is one point. Also, when Mr. Mazankowski appeared before the Senate Transport Committee last November 17, he said, and I quote a *Gazette* article from November 18:

[Text]

ports, disait, et je cite en fait un article du 18 novembre de la *Gazette*:

Rail cuts may hurt buses says PC.

Selon vous, les coupures du mois d'octobre ont-elles eu un impact sur l'industrie de l'autobus, et si c'est le cas, quel a été cet impact?

Le président: Monsieur Roberts.

M. J.F. Roberts: Monsieur le président, je ne sais pas quel a été l'impact. La seule chose que je peux dire, c'est que l'industrie de l'autobus n'avait rien à voir avec les coupures du 15 novembre.

En ce qui concerne la nomination de M. Titley, je crois qu'il a été promu à son poste à la suite d'un concours, et cela n'avait rien à voir avec le fait qu'il avait déjà travaillé chez Voyageur.

M. Deniger: Dans les quelques minutes qu'il me reste, monsieur le président, je voudrais, pour le dossier, indiquer à quel point je considère essentiel que nous ayons le plus tôt possible une loi sur VIA Rail. Je considère aussi essentiel que l'on regarde attentivement, peut-être que le Comité devrait le faire si le gouvernement ne juge pas approprié de le faire immédiatement, les relations qui existent entre les transporteurs nationaux, c'est-à-dire le C.N., le C.P. et VIA Rail.

• 1045

Je pense que le coeur même du problème qui existe à l'heure actuelle c'est justement cette relation entre CN/CP et VIA Rail, et je prends note de ce que M. Roberts dit, à savoir qu'avec Transport Canada on commence peut-être à regarder le cas... Et j' imagine, et c'est ça qui est le plus important, et M. Nowlan en faisait état plus tôt, c'est que si on ne règle pas très très vite ce différend-là, je ne voudrais pas voir le ministre avoir à refaire le même geste qu'il a posé; et par la déclaration même de M. Roberts, je crois que lui-même ne le partagerait pas.

Alors ça, monsieur le président, je pense que c'est essentiel pour notre Comité.

Je pense aussi que ce qui est essentiel pour notre Comité, c'est d'encourager de plus en plus le ministre des Transports à avoir une approche multimodale lui-même dans ses politiques de transport, et je pense en guise de conclusion que ce qui s'est passé cet été est malheureux. J' imagine que si l'on avait de l'argent à jeter par dessus les fenêtres, on n'aurait pas lieu de s'inquiéter, on aurait des services de première classe pour tout le monde, partout. Dans le contexte économique actuel, si on se veut responsable, on n'avait pas d'autre choix que de faire en fait ce qui a été fait; personne n' aime le procédé. Mais en politique il faut souvent prendre des décisions que personne n'aime prendre, monsieur le président.

Merci beaucoup.

The Chairman: I will comment briefly, Mr. Deniger, as chairman of the committee. As I said earlier, I think it is a good suggestion and I am sure the committee would expedite,

[Translation]

Un député conservateur dit que les coupures ferroviaires pourraient nuire aux autocars.

Do you feel that the October cuts have an impact on the intercity bus industry, and, if so, what sort of impact?

The Chairman: Mr. Roberts.

Mr. J.F. Roberts: Mr. Chairman, I do not know what sort of impact. All I can say is that the intercity bus industry has nothing to do with the November 15 cuts.

As far as Mr. Titley's appointment is concerned, I believe he was promoted to his position by competition; it had nothing to do with the fact that he had previously worked for Voyageur.

Mr. Deniger: In the few minutes I have left, Mr. Chairman, I would like to state, for the record, just how essential I think it is for us to get a VIA Rail act as soon as possible. I also consider it essential that we take a close look at the relationship between our national carriers, CN, CP and VIA Rail; perhaps the committee could look after this if the government does not consider it appropriate to do so immediately.

I think that the relationship between CN-CP and VIA Rail is at the very heart of today's problem; I have made a note of what Mr. Roberts said, and perhaps we are starting to look at the situation of Transport Canada... Most important of all, and Mr. Nowlan mentioned it earlier, is the fact that if we do not resolve these differences extremely quickly, we might see the minister forced to act as he did in November. From Mr. Roberts' statement, I think he would agree with us.

So, Mr. Minister, I think that is essential for our committee.

I think it is also essential that our committee encourage the Minister of Transport to take an increasingly multi-modal approach himself in his transport policies. In conclusion, I think that what happened this summer was unfortunate. I suppose that if we had money to burn, we would not have to worry, we would have first-class service for everyone, everywhere. But in today's economic context, if we wanted to be responsible, we have no other choice than to do what was done; no one liked what happened. But in politics, Mr. Chairman, sometimes it is necessary to make decisions that no one likes.

Thank you very much.

Le président: Monsieur Deniger, en ma qualité de président du Comité, je ferai un bref commentaire. Comme je l'ai dit tout à l'heure, votre proposition est intéressante; je suis sûr que

[Texte]

with all due dispatch, any reference that we might have on a proposal for a VIA Rail act. Personally, I would hope we would get it as a proposal rather than as a bill, because I believe that would cut down on the amount of time required in the House for debate. In the long run it would probably get us a better bill with less time taken up in the House.

M. Deniger: Je suis d'accord avec vous monsieur le président. J'ai nettement l'impression que non seulement le bill est important, mais que le débat qui va entourer ce bill-là, et VIA Rail, va être encore plus important.

Le président: D'accord, d'accord. Merci, M. Deniger.

We have heard from the first spokesman for each party. The next round will be 15 minutes for each intervenor, starting with Mr. Domm.

Mr. Domm: Mr. Chairman, in Mr. Roberts' comment to the previous speaker from the government side, I think his word or choice of words on what happened last July as being "unfortunate" has to be the understatement of the year. It is the termination of 20 per cent of our rail traffic. I would also disagree with the former speaker on his comment dealing with the most important thing said by the President and Chairman of the Board of VIA Rail. I think the most important thing said by the Chairman of the Board of VIA Rail is that he will hand in his resignation if we have any more of the nonsense which took place last July. I compliment him, because I am sure it must be difficult to say that he will no longer remain as head boy if a similar situation occurs. He must be a man of principle, and I appreciate that position being taken.

I am sure the frustration is equally felt across Canada over this act, this unilateral act of the minister. It is really disturbing to me, Mr. Chairman, because in central Ontario we have been given a reprieve: there are three lines which are up for negotiation. The minister is optimistically looking to the provincial government to consider the possibility of commuter service to Stouffville, Barrie and Peterborough in the Havelock-Toronto run. My only comment on that is I hope the Chairman of the Board of VIA Rail will pursue their desire for fair treatment and at least concede that no company, no business, can operate on statistics which have never been audited.

There have been frequent requests to the minister by myself, by the municipalities affected across Canada in the termination of VIA Rail services, to have these figures put up for audit.

• 1050

The net result of that request is zilch. They do not seem to think that that is important. Given the fact that the Havelock-Toronto line, to mention just one line, has already shown to the minister's Department of Transport that there is a \$100,000 discrepancy—which the Executive Assistant to the Minister of Transport agrees there is—it behooves your vice-president in charge of finance and your vice-president in charge of law at

[Traduction]

le Comité s'occuperait rapidement de tout renvoi éventuel permettant la proposition d'une loi sur VIA Rail. Personnellement, je préférerais une proposition à un projet de loi, car je crois que cela réduirait le temps de discussion nécessaire à la Chambre. En fin de compte, nous obtiendrions probablement un meilleur projet de loi, tout en passant moins de temps à la Chambre.

Mr. Deniger: I agree with you, Mr. Chairman. I feel very strongly that not only is the bill important, but the debate surrounding that bill and VIA Rail will be even more important.

The Chairman: Right, right. Thank you, Mr. Deniger.

Nous avons entendu le premier intervenant de chaque parti. Au tour suivant, chaque député aura 15 minutes; nous commencerons par M. Domm.

M. Domm: Monsieur le président, lorsque M. Roberts a répondu au dernier intervenant du côté ministériel, il a qualifié les événements de juillet dernier de «malheureux». C'est bien le moins qu'on puisse dire! Il s'agit de la suppression de 20 p. 100 de notre trafic ferroviaire. De plus, je conteste le commentaire du dernier intervenant sur l'affirmation la plus importante du président-directeur général et président du conseil d'administration de VIA Rail. Je crois que l'affirmation la plus importante du président du conseil d'administration de VIA Rail était qu'il présenterait sa démission si d'autres bêtises comme celle de juillet dernier se répétaient. Je le félicite, car je suis sûr qu'il doit lui être difficile de dire qu'il ne resterait pas le grand patron si une situation semblable se reproduisait. Il doit être un homme de principes; j'apprécie la position qu'il a prise.

Je suis sûr qu'à travers le Canada on ressent de façon égale la frustration découlant de ce geste unilatéral du ministre. La situation m'inquiète réellement, monsieur le président, car dans la région centrale de l'Ontario nous avons eu un sursis: trois de nos lignes feront l'objet de négociations. Le ministre fait preuve d'optimisme en laissant au gouvernement provincial le soin d'étudier la possibilité d'offrir une navette à Stouffville, Barrie et Peterborough sur la ligne Havelock-Toronto. J'espère que le président du conseil d'administration de VIA Rail tiendra compte du désir qu'ont les gens d'être traités avec équité, et qu'il admettra au moins qu'aucune compagnie ou entreprise ne peut fonctionner selon des statistiques qui n'ont jamais été vérifiées.

Les municipalités touchées par la suppression des services VIA Rail et moi-même avons souvent demandé au ministre que ces chiffres fassent l'objet d'une vérification.

Cette requête n'a donné aucun résultat. Ils ne semblent pas penser que c'est important. Étant donné que la ligne Havelock-Toronto, pour n'en mentionner qu'une, a déjà permis de démontrer au ministère des Transports qu'il y a une différence de \$100,000—comme en convient le collaborateur du ministre des Transports—il incombe au vice-président chargé des finan-

[Text]

least to look into those figures and supply proof that they are right.

That is not a question but a statement of fact.

The second thing that concerns me a bit is the fact that everyone recognizes that the rates charged by VIA Rail are not high enough to produce the revenue. Why, we have even had municipalities coming to the minister and to VIA Rail, offering to pay more, in presentations made to travelling committees, to the House committees, to the CTC.

Let me give you an example. To travel 100 miles from Norwood, which is on the Havelock route in the township of Asphodel, to Toronto on VIA Rail, your line, costs \$12.00 return. To go by bus, it costs \$20.00. If you drive your car at 30 cents per mile—or, if you wish to use kilometers, you can figure it out yourself—it costs \$60.00.

My point is this. Given the fact that it is known that the figures you supplied the minister, through your creditable financiers, are \$100,000 out, given the fact that the tickets are grossly underpriced, and given the fact that the minister terminated the line for the primary reason that it was not viable, how can you justify, as the chairman of a board of a responsible corporation, that you are going to allow this to happen? You are not going to ask those people who have these facts through actuaries and accountants and lawyers to appear anywhere.

This committee is muted. We have lost our credibility as a committee, since we heard them orally in Toronto in our travelling group, with no recorded information, no minutes, nothing that we can refer back to. The spokesman for each of the three government parties, the NDP, the Liberals and the Conservatives, all agreed to call them before our committee. This actuary, in his twenty-page brief, could show you where the Toronto-Peterborough line is the most profitable line in all of Canada.

For you, as president, to allow the people to be misled into thinking that the majority of the people who get on at Agincourt are commuters is a lot of nonsense. I have taken surveys personally. The people on the line have taken surveys. We can give you statistical facts, by signature and by ridership, that 90-some per cent of the people get on before they even get to Agincourt in the morning, and that the seats are up to 80 per cent occupied, if not 100 per cent occupied, by the time they get to Agincourt. How can you say, or allow to be said, that the majority of the people board that train as commuters?

Given the fact that the minister says and now agrees that perhaps there might be some discrepancy in the figures, that they could be \$100,000 out, and given the fact that the number of people travelling on the trains is far greater than the figures you are using, do you not think you owe it to the people of Canada at least to substantiate your figures in an audit? How can you terminate a business without audited figures? How can you, as president and chairman of the board, justify the fact that you would allow this to happen?

[Translation]

ces et à celui chargé du contentieux de se pencher au moins sur ces chiffres et de fournir la preuve qu'ils sont exacts.

Ce n'est pas une question, mais un énoncé des faits.

Deuxièmement, tout le monde admet que les tarifs que demande VIA Rail ne sont pas assez élevés pour engendrer les recettes nécessaires. Des municipalités sont même venues offrir de payer plus au ministre et à VIA Rail, dans des mémoires présentés aux comités de la Chambre qui ont voyagé et à la CCT.

Je vous donne un exemple. Pour parcourir 100 milles à partir de Norwood, qui se trouve sur l'itinéraire de Havelock dans le comté de Asphodel, jusqu'à Toronto par VIA Rail, il en coûte \$12 aller-retour. En autobus, c'est \$20. Si l'on prend sa voiture à 30c. le mille... ou au kilomètre, si vous voulez le convertir... c'est \$60.

Voici où je veux en venir. Étant donné que les chiffres que vous avez fournis au ministre comptent une erreur de \$100,000, que le prix des billets est beaucoup trop bas et que le ministre a abandonné cette ligne sous prétexte, avant tout, qu'elle n'était pas rentable, comment pouvez-vous justifier une telle chose en tant que président du conseil d'une société responsable? Vous ne vous informerez pas auprès de gens qui ont obtenu ces faits d'actuaire, de comptables et d'avocats.

Le Comité est muselé. Il a perdu sa crédibilité étant donné qu'il les a entendus pendant qu'il était à Toronto en voyage, mais sans enregistrement ou compte rendu. Le porte-parole de chacun des trois partis, néo-démocrate, libéral et conservateur, ont convenu de les convoquer plus tard devant notre comité. Dans son mémoire de 20 pages, cet actuaire pourrait vous démontrer comment la ligne Toronto-Peterborough est la plus rentable de tout le Canada.

Il est absurde que vous, le président, laissiez croire aux gens que la majorité des passagers montant à bord à Agincourt sont des gens qui font la navette. J'ai fait mon sondage personnel, comme ceux qui empruntent cette ligne. Nous pouvons vous prouver avec des statistiques et des signatures que 90 p. 100 environ des gens montent à bord avant même que le train n'arrive à Agincourt, et que les places sont à 80 p. 100, si ce n'est 100 p. 100 occupées, au moment où il y arrive. Comment pouvez-vous dire, alors, que la majorité des passagers sont des gens qui font la navette?

Vu que le ministre admet maintenant qu'il pourrait y avoir une erreur de \$100,000 dans les chiffres, et vu qu'il y a beaucoup plus de passagers dans ces trains que vos chiffres ne le laissent entendre, ne croyez-vous pas qu'il est de votre devoir envers la population du Canada de fonder au moins vos chiffres sur une vérification comptable? Comment pouvez-vous abandonner un service sans de tels chiffres vérifiés? Comment pouvez-vous justifier une telle chose en tant que président?

[Texte]

Therefore I compliment you on your willingness to resign if these things are not handled before the next three lines in Canada are terminated, in September, 1982. I will optimistically look forward to a thorough hearing being given to these people to let them prove their point.

Now, let us talk about the \$100,000 discrepancy. It is just one line, but I am sure there will be other comparable comparisons that you could look at across Canada if you were serious about your statements. Let us look at the \$100,000 just for one moment.

Given the fact that the minister terminated the line on July 27, 1981, and given the fact that those unaudited figures were available in May and June, 1981; given the fact that those unaudited figures were available in May and June of 1981; given the fact that a registered wire went to the minister, according to Mr. Lennox, the vice-president of the associations responsible for these lines, and given the fact that they sent a registered letter to Mr. Pepin, the minister, on June 6, 1981; my first question to you—because this registered letter pointed out the \$100,000 discrepancy to the minister and this letter was acknowledged on July 24 by Mr. Pollard, who is the executive assistant to Mr. Pepin, and this was all before the termination of the line—how can anyone justify sitting back in your position, unless the minister never told you; unless he never had the courtesy to confide in you about what he was considering to do in order that you could live within a budget.

• 1055

You said in your cross-examination earlier to members present here that you can justify these terminations on the grounds that you need more working capital. Now you are showing in these statistics figures that would indicate that you had less revenue—these unaudited figures—less revenue with more ridership; there are more people using those lines today between Havelock and Toronto than ever before; and yet you show less revenue. Where are the dollars going?

I would suggest here is where some of the dollars are going: I have been advised by the Warden of the County of Peterborough, the Reeve of the Township of Asphodel, that the money is being charged to passenger rail service in the Town of Havelock that should be charged to freight service. If you had your figures audited, you would find out that there is a gentleman in Havelock—this is just one basic example of the haphazard manner in which this decision was arrived at—who spends 40 hours a week servicing and maintaining and cleaning the trains. His whole salary is charged to VIA Rail. In reality he spends less than eight hours servicing that side rail line storage of that Havelock-Toronto rail car. The rest he spends servicing, maintaining and looking after freight service, which you are not concerned with. But you should be concerned, Mr. President, with the fact that you are being charged for man-hours that are not used in the service of your line—one more reason why you should call for an immediate audit of the figures used in justification of the termination of rail service, particularly the three lines that are now more viable than ever.

[Traduction]

Je vous félicite donc d'offrir de démissionner si ces problèmes ne sont pas résolus avant que l'on abandonne les trois prochaines lignes au Canada, en septembre 1982. J'espère donc qu'on tiendra une audience pour permettre à ces gens de présenter leurs arguments.

Parlons maintenant de cet écart de \$100,000. Il ne s'agit que d'une ligne, mais je suis sûr qu'on pourrait trouver des situations comparables ailleurs au Canada si l'on cherchait à vérifier vos déclarations. Réfléchissons un instant à cette différence de \$100,000.

Vu que le ministre a abandonné cette ligne le 27 juillet 1981 et que ces chiffres, non vérifiés, étaient disponibles en mai et juin 1980; étant donné qu'une lettre recommandée a été envoyée au ministre le 6 juin 1981, selon M. Lennox, vice-président des associations s'occupant de ces lignes, je vous poserais la question suivante—car cette lettre signalait la différence de \$100,000 au Ministre et que M. Pollard, l'adjoint de M. Pepin, en a accusé réception le 24 juillet, avant l'abandon de la ligne—comment pouvez-vous justifier le fait que vous vous croisez les bras, à moins que le ministre ne vous en ait jamais parlé, qu'il n'ait jamais eu la courtoisie de vous confier ce qu'il avait l'intention de faire pour vous aider financièrement.

Vous avez répondu à d'autres membres que vous pouviez justifier ces abandons du fait que vous avez besoin de fonds de roulement supplémentaires. Pourtant, selon ces chiffres—non vérifiés—vous retirez moins de recettes d'un plus grand nombre de passagers que jamais auparavant sur la ligne Havelock-Toronto. Où va cet argent?

Voici mon avis à ce sujet: le gouverneur du comté de Peterborough et le maire du canton de Asphodel m'ont dit que des frais imputables au service des marchandises étaient attribués au service de voyageurs dans la ville de Havelock. Si vous faisiez vérifier vos chiffres, vous constateriez qu'un monsieur à Havelock—ce n'est qu'un exemple du peu de rigueur qu'on a apporté à cette décision—consacre 40 heures par semaine à l'entretien et au nettoyage des trains. Tout son salaire est porté au compte de VIA Rail. En réalité, il consacre moins de 8 heures à l'entretien de la voie de garage des wagons de la ligne Havelock-Toronto. Le reste du temps, il s'occupe de l'entretien relatif au service de marchandises, qui ne vous inquiète pas. Toutefois, monsieur le président, vous devriez bien vous inquiéter du fait qu'on vous impute le salaire d'une personne qui ne s'occupe pas de votre ligne—une raison de plus d'exiger une vérification comptable immédiate des chiffres dont on s'est servi pour justifier l'abandon de ces services, surtout des trois lignes qui sont maintenant plus rentables que jamais.

[Text]

In a survey this week on the line in question—and I am spending a lot of time on the lines in question, Mr. President, because in your—

The Chairman: I just want to warn you, Mr. Domm, you have four minutes left. If you want an answer—

Mr. Domm: All right. I would be very happy to have it in writing. This is the first opportunity that we have ever been given as a Transport Committee to have minutes recorded; minutes recorded that require careful scrutiny. So I am not interested in a lot of fill time being taken up by anyone to dodge the issues.

Getting back to the discrepancies in the figures being used for justification of the termination of the line, there is no way that this president or any president can pass it off and say that he will not insist on an audit. They have not been audited for two years.

Now I will ask him three specific questions, and I will give him time to answer them.

An hon. Member: The chairman might not.

Mr. Domm: First, do you intend to resign on September of 1982 if this intercity rail service—do not tell me it is commuter; it is intercity, and Pepin agrees that it has a dual purpose. Mr. Pepin says that line is a combined commuter and intercity. Given the fact that it is intercity, it is your responsibility. Now, if they terminate without hearings, without audited figures, without input from the CTC, and without any input from this committee, which cannot get a reference from the minister to hear the people affected, namely constituents, do you intend to resign?

• 1100

That is the first question. All it needs is a yes or a no.

Will you agree to look into the people on the line who are using the line, or will you slam the door on their figures that ridership as of today has increased to 210? They are renovating your stations; they are working weekends and painting your stations on that line; they are building them so that they are presentable, at the request of this committee. They are working every weekend; they are raising their own money; they are paying to improve your facilities because that is a viable line that runs to capacity and they have to put extra cars on to get the people to Peterborough on the weekend—which is a tourist industry. We had four trains. We will have no trains whatsoever when you terminate this last passenger rail service to Peterborough.

That is the second question: just yes or no.

The third question is, did Mr. Pepin advise you, as president and chairman of the board, that there was a \$100,000 discrepancy in the figures before he terminated the line on July 27?

The Chairman: You have two minutes, Mr. Roberts.

[Translation]

Lors d'un sondage publié cette semaine sur la ligne en question—et je consacre beaucoup de temps à ces lignes, monsieur le président, parce que dans votre . . .

Le président: Je vous avertis simplement, monsieur Domm, qu'il vous reste 4 minutes. Si vous voulez une réponse . . .

M. Domm: Très bien. Je l'accepterai volontiers par écrit. C'est la première fois que le Comité des transports peut faire enregistrer son compte rendu, compte rendu qui nécessite un examen attentif. Je ne tiens donc pas à ce que quelqu'un passe son temps à éluder des questions.

Pour en revenir aux chiffres erronés dont on s'est servi pour justifier l'abandon de la ligne, il n'est pas possible qu'un président s'en lave les mains et ne dise pas qu'il insistera pour qu'il y ait une vérification comptable. Ils n'ont pas été vérifiés depuis deux ans.

Je lui poserai maintenant trois questions précises et lui laisserai le temps de répondre.

Une voix: Mais peut-être pas le président.

M. Domm: Premièrement, avez-vous l'intention de démissionner en septembre 1982 si ce service interurbain—ne me dites pas que c'est un train de banlieue, il est aussi interurbain, et M. Pepin en convient. Donc, en tant que service interurbain, c'est votre responsabilité. Donc, si on l'abandonne sans audience, sans vérification des chiffres, sans contribution de la CCT ou du Comité, qui ne peut obtenir du ministre le mandat d'entendre les gens touchés, à savoir les électeurs, avez-vous l'intention de démissionner?

C'est la première question. Il suffit d'y répondre par oui ou par non.

Convieendrez-vous d'entendre l'opinion des usagers de cette ligne ou leur fermerez-vous la porte, malgré que leurs chiffres montrent que le nombre de passagers atteint maintenant 210? Ils sont en train de rénover vos gares, ils travaillent les fins de semaine à peindre les gares de cette ligne, ils les rendent présentables, à la demande du Comité. Ils travaillent toutes les fins de semaine, ils réunissent eux-mêmes les fonds nécessaires, ils assument les frais de rénovation de vos installations, car il s'agit d'une ligne rentable qu'on utilise à pleine capacité. On doit même ajouter des wagons en fin de semaine pour amener les gens à Peterborough, une région touristique. Nous avions quatre trains. Il n'y en aura plus lorsque vous aurez abandonné ce service de voyageurs à Peterborough.

C'est ma deuxième question: oui ou non.

Troisièmement, M. Pepin vous a-t-il informé, en tant que président et président du conseil, qu'il y avait une différence de \$100,000 dans les chiffres avant qu'il n'abandonne la ligne le 27 juillet?

Le président: Vous avez deux minutes, monsieur Roberts.

[Texte]

Mr. J.F. Roberts: Yes, yes, no: after listening to a speech, Mr. Domm, it is pretty difficult to say yes or no.

I do not agree with your statement that I am not serious about the statements I make. I object to that.

The answer to the first question is no, I do not intend to resign. One of the reasons for that is that we have contracts with Transport Canada for every service we operate in Canada. That service, the Havelock service, is considered a commuter service, and as far as we are concerned, our orders are that on September 7 next year VIA will no longer be responsible for the service. In the meantime, negotiations or talks or discussions are going on with the Ontario government.

Secondly, about the numbers, about the ridership, as I said, the order in council says that as of September 7 next year VIA is no longer responsible for that. There will not be a contract signed by the minister.

Thirdly, the \$100,000: we found the discrepancy.

Now, what we have done on commuter services—there were the Havelock service, the Sherbrooke service, Barrie, and Stouffville—unfortunately the cash fares involved in commuter services have been charged to a general account, so it was spread over all trains and not those specific trains. Regardless of the financial results of any one of those trains, since they are principally commuter, that is the responsibility of the province and the cities; and we agree with that, because traditionally a railway commuter service has never been successful unless it was integrated into the remaining metropolitan transportation system of buses and subways. So it has to be a co-ordinated effort, and the federal government's position has been that the federal government should not be responsible for commuter services. The order-in-council stated that VIA is now operating four commuter services, and that, effective September 7 next year, those services will be terminated by VIA and there will no longer be a contract between VIA and the government.

The Chairman: Thank you, Mr. Roberts.

Before proceeding, I just want to make sure the record is straight about the committee.

Mr. Domm has said that there were no minutes of our proceedings when we were travelling in Ontario, and that is quite true; but it was the fault of no one if no proceedings were recorded, except of the committee. It was a decision of the committee not to have recording. I just want that made straight.

Also, Mr. Domm said the committee had agreed to recall the witnesses.

We agreed to recall the witnesses if we had a reference to do so, Mr. Domm. We did not have a reference to do so.

[Traduction]

M. J.F. Roberts: Oui, oui, non. Après avoir écouté un discours, monsieur Domm, il est assez difficile de répondre de façon aussi catégorique.

Je ne puis convenir avec vous que je fais cette déclaration sans y croire vraiment. Je m'oppose à une telle observation.

Premièrement, non, je n'ai pas l'intention de démissionner. Une des raisons en est que nous avons conclu avec Transports Canada des contrats pour chaque service que nous administrons au Canada. Ce service, celui de Havelock, est considéré comme un service de banlieue, et en ce qui nous concerne, le 7 septembre prochain, VIA ne sera plus responsable de ce service. Entre-temps, des négociations sont en cours avec le gouvernement de l'Ontario.

Deuxièmement, pour ce qui est du nombre de passagers, comme je l'ai déjà dit, le décret du conseil stipule que le 7 septembre prochain VIA ne sera plus responsable de ce service. Il n'y aura donc pas de contrat conclu avec le ministre.

Troisièmement, nous avons constaté l'écart de \$100,000.

Pour ce qui est des services de banlieue, celui de Havelock, de Sherbrooke, Barrie et Stouffville, malheureusement le produit de la vente des billets a toujours été porté à un compte général, il a donc été réparti entre tous les trains et non pas rattaché à des trains particuliers. Quelle que soit la performance d'un de ces trains du point de vue financier, ils sont la responsabilité de la province et des villes, vu qu'il s'agit avant tout de trains de banlieue et nous sommes d'accord, car un service ferroviaire de banlieue n'a jamais été rentable à moins d'être intégré au reste du réseau de transport métropolitain par autobus et le métro. Il faut donc coordonner tout cela, et le gouvernement fédéral estime qu'il ne devrait pas assumer la responsabilité des services de banlieue. Le décret du conseil énonçait que VIA administre maintenant quatre services de banlieue et qu'à partir du 7 septembre prochain VIA mettra fin à ces services et qu'il n'y aura plus de contrat entre cette société et le gouvernement à cet égard.

Le président: Merci, monsieur Roberts.

Avant de continuer, je tiens à apporter une correction au sujet du Comité.

M. Domm a dit qu'aucune de nos délibérations, lorsque nous voyagions en Ontario n'a été enregistrée, et c'est tout à fait vrai. Toutefois, personne n'était à blâmer, sauf le Comité lui-même. C'est le Comité qui a décidé de ne pas enregistrer ses délibérations. Je tenais à le signaler.

De plus, M. Domm a dit que le comité avait convenu de convoquer ces témoins à nouveau.

Nous en avons convenu à condition que l'on nous confie l'ordre de renvoi approprié, monsieur Domm. Nous n'avions pas de mandat pour le faire.

[Text]

• 1105

Also, for clarification, about your statement that certain people were working on weekends and in their spare time to renovate facilities at the request of this committee, I have no recollection of this committee's asking anyone to volunteer his services to renovate rail facilities of any kind.

Mr. Forrestall: It might not be a bad idea if we did that, though.

The Chairman: I would not want that on the record without—

Mr. Domm: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, Mr. Domm.

Mr. Domm: I will concede that it was not a request of this committee, but I would point out to you, Mr. Chairman, that it was the recommendation of both the CTC and this committee that some time be spent in an upgrading of stations and promotion of business, and since this was unable to be put in place, the users themselves decided to take the action into their own hands. That is why the stations are being modernized, updated, painted, and repaired—because VIA Rail does not see fit to do it.

The Chairman: I commend them for doing it, but I just wanted to make that clear.

Mr. J.F. Roberts: May I comment on that, just for a moment, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes.

Mr. J.F. Roberts: A brief was submitted to the Standing Committee on Transport by the Havelock group and VIA's response to that should be in the mail to you.

The Chairman: Thank you, Mr. Roberts. I will see that it is circulated to all members of the committee.

Mr. J.F. Roberts: The other thing is that there was a question about somebody's salary being charged to VIA. We do not have that information. That is part of the information we want to—

The Chairman: If I get an opportunity to ask a few questions myself later on, I intend to come to that very point.

Before I proceed to our next questioner, Mr. Parker, could I get the view of the committee on whether you want to take a five-minute break? Or do you want to keep going?

Some hon. Members: Keep going.

The Chairman: Mr. Parker.

Mr. Parker: Thank you, Mr. Chairman.

First of all, I want to express my appreciation for being able to come before this committee and also for having the President of VIA Rail here. But I do want to take issue with some of the remarks that he has made about the hearings. Their regulatory transportation agency, the CTC, was bypassed and the results of its previous hearings were ignored. I think the president has done a disservice, not only to us as members of Parliament but to the people of Canada, by not standing up

[Translation]

De plus, vous avez dit que certaines personnes passaient leur temps libre à réparer ces installations à la demande du Comité; je ne me souviens pas que le Comité ait demandé à qui que ce soit de se porter ainsi volontaire.

M. Forrestall: Ce n'est peut-être pas une mauvaise idée, toutefois.

Le président: Je ne voudrais pas que cela soit porté au compte rendu sans...

M. Domm: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Oui, monsieur Domm.

M. Domm: J'avoue que le Comité n'en a pas fait la demande, mais je vous ferai remarquer, monsieur le président, que la CCT et le Comité ont tous deux recommandé que l'on s'occupe de rénover les gares et de faire de la publicité. Vu que rien n'a été fait en ce sens, les usagers eux-mêmes ont décidé de prendre l'initiative. C'est pourquoi on est en train de moderniser et de rénover, de peindre et de réparer ces gares, parce que VIA Rail ne voit pas l'utilité de le faire.

Le président: Je les en félicite, mais je tenais simplement à apporter cette correction.

M. J.F. Roberts: Permettez-moi de faire une observation, monsieur le président.

Le président: Oui.

M. J.F. Roberts: Le groupe de *Havelock* a présenté un mémoire au comité permanent des Transports et la réponse de VIA vous a été envoyée et doit être dans le courrier.

Le président: Merci, monsieur Roberts. Je veillerai à ce qu'elle soit distribuée à tous les membres du Comité.

M. J.F. Roberts: Par ailleurs, on a mentionné également que le salaire d'un employé était porté au compte de VIA. Nous ne détenons aucun renseignement du genre. C'est justement le genre de renseignement que nous voulons...

Le président: Si j'ai l'occasion de poser quelques questions moi-même plus tard, j'y reviendrai justement.

Avant de passer au prochain intervenant, M. Parker, plaît-il au Comité de me dire s'il souhaite prendre une pause de cinq minutes? Ou voulez-vous poursuivre?

Des voix: Poursuivons.

Le président: Monsieur Parker.

M. Parker: Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, je tiens à dire combien je suis heureux de participer à cette réunion à laquelle comparaît le président de VIA Rail. Toutefois, je ne puis partager son opinion sur les audiences. On a passé outre l'organisme de réglementation des transports, la CCT, et l'on a fait abstraction des résultats d'audiences précédentes. Le président nous a non seulement rendu un mauvais service, à nous députés, mais également à la population du Canada en n'exigeant pas qu'on lui fasse part

[Texte]

and insisting that the very things that he has told us here today were told to the people of Canada so that they would know the kinds of problems that he is facing and the kinds of remedies that he is trying to put forward. I want to make that plain.

I do not want to hear the problems; we all know them here, we have heard them and we know them from one end to the other. But I think you have done a disservice to us by allowing it to go unanswered. If you want to respond to that later, you may do so.

I want also to comment on the question that my colleague has put forward. On the one hand you tell us that it is costing the people of Canada so much to operate trains, and on the other hand you tell us that a budd car system travelling between Edmonton and Calgary should be an intermodal transportation system. You have just cancelled out a good portion of that area. I think the people of Calgary and Edmonton should be given first consideration for that intermodal connection, and if you want to go into the other areas of getting business, then I think that is another area for you to look at.

There is a sky bus that goes, on a regular basis, between Calgary and Edmonton. There are buses that go there. But the people who are travelling across Canada should have a connection, a budd car or some other kind of connection, that would connect at a reasonable time so that they would not have to stay overnight in Calgary.

To go further on that, throughout your submission you have talked about service. I want to talk a bit about service too.

I want to refer you to a question that I asked the Minister of Transport in the House concerning the service. It was about the City Council of Revelstoke being unable to obtain eight bedrooms to travel from Revelstoke to Vancouver on September 22, 1981. Even though they applied one month in advance, they were told there was nothing.

I want you to answer this question. I have now received a letter from the Mayor of Revelstoke regarding a Mr. and Mrs. Jim Stronach, who have been unable to reserve a bedroom from Revelstoke to Moose Jaw on December 22, 1981. They applied on October 5, well over two months in advance. Is this the kind of service the people of Canada are going to be getting in the upgrading of service that you are recommending?

• 1110

I also want to say that, effective on the date the minister put into effect his decisions to cut back, they have removed the café service on the transcontinental train. Is that an improvement in service to the people of Canada who are travelling across Canada on the trains? With the kind of policies and programs you are bringing forward, I think you are discrediting the system to such a degree that people will not be travelling on it, and at some time in the late 80s or early 90s we are going to be faced with the very serious problem of having to bring onstream many new trains and many new modes of traffic; because of the high cost, people will not be

[Traduction]

des choses qu'il nous a dites lui-même aujourd'hui, afin qu'elle prenne conscience des problèmes auxquels il fait face et des remèdes qu'il tente d'appliquer. Je tiens à bien le préciser.

Je ne veux pas entendre parler des problèmes, nous en avons déjà entendu amplement, nous les connaissons par cœur. Toutefois, j'estime que vous nous avez rendu un mauvais service en ne brisant pas le silence. Vous pouvez me répondre plus tard là-dessus si vous le voulez.

Je voudrais aussi faire des observations sur la question qu'a posé mon collègue. D'une part, vous nous dites que l'exploitation des trains coûte très cher aux contribuables, et d'autre part, vous nous dites que le service par automotrices Budd entre Edmonton et Calgary devrait être un service de transport intermodal. Vous venez d'annuler une bonne partie des services dans cette région. On devrait d'abord penser aux gens de Calgary et d'Edmonton pour cette liaison intermodale, et si vous voulez entrer dans d'autres domaines d'activités, c'est autre chose.

Il y a régulièrement un service d'aérobis entre Calgary et Edmonton. Il y a aussi des services d'autocar. Mais ceux qui traversent tout le Canada devraient pouvoir prendre une correspondance, par automotrice Budd ou autre chose, dans des délais raisonnables afin qu'ils n'aient pas à passer la nuit à Calgary.

À cet égard, tout au long de votre exposé, vous parlez de services. Je voudrais en parler également.

Je vous reporte à une question que j'ai posée au ministre des Transports à la Chambre au sujet des services. Le conseil municipal de Revelstoke n'a pu obtenir huit compartiments couchettes pour voyager de Revelstoke à Vancouver le 22 septembre 1981. Bien qu'il ait fait une demande un mois d'avance, on lui a répondu qu'il n'y avait rien de libre.

Je voudrais que vous répondiez à cette question. J'ai maintenant reçu une lettre du maire de Revelstoke au sujet de M. et Mme Jim Stronach qui n'ont pu réserver une chambrette de Revelstoke à Moose Jaw le 22 décembre 1981. Ils avaient formulé leur demande le 5 octobre, plus de deux mois à l'avance. Est-ce là le genre de service que les Canadiens peuvent s'attendre à avoir à la suite de l'amélioration des services que vous recommandez?

J'aimerais également ajouter, qu'à compter de la date à laquelle le ministre a mis en vigueur sa décision de réduire le service, on a enlevé le service de café sur le transcontinental. Est-ce là une amélioration du service offert aux Canadiens qui traversent le Canada en train? À cause des politiques et des programmes que vous instaurez, je crois que vous amoindrissez le système à un point tel que les gens ne voudront plus s'en servir, et vers la fin des années 1980 ou au début des années 1990, vous devrez faire face aux très graves problèmes de mettre en marche un grand nombre de nouveaux trains et de nouveaux modes de transport; en effet, à cause du coût prohi-

[Text]

able to travel in any other way. I think the opportunity to get out there should have been made available to the public.

Effective November 15, no more hot food for coach passengers. How are you going to feed twice as many people in diners while cutting dining car staff in half?

I want to direct another question to the minister with regard to safety of these passengers. As the president of VIA Rail, I think you have a responsibility for safety, and nowhere in this book is safety mentioned. Is the president aware that, in western Canada especially, trains are run 24 hours a day? Freight crews could be at home in bed having a good night's sleep, get up at 8.00 in the morning, wait for their call all day, possibly wait 8 hours to go to work, start their work and, with the congestion of power in the west, especially where the coal trains are, be required to work 11 hours. This could put them a total of 19 hours on duty, without rest, meeting passenger trains; and if they miss one signal on their approach coming down toward the passenger train meet, there could be a serious accident. I want to ask the president: Is he not concerned about the length of duty that these people are working and the time that elapses before going to work?

I think you, as president, have a responsibility to those passengers out there. I have tried with the Minister of Transport, I have tried through the Labour department, now I am bringing it to your attention.

The Chairman: Mr. Roberts.

Mr. J.F. Roberts: Thank you very much, Mr. Chairman, Mr. Parker.

With respect to the use of Section 64 of the National Transportation Act by the government, as I understand it, any other alternative would have taken anywhere from 3 to 4 years, and that is why Section 64 was used. I agree wholeheartedly that we need to have a public discussion with respect to rail passenger services and public transportation generally in Canada, and we hope to achieve that; that is why we are pushing so hard for a VIA Rail Canada act. Presumably that would be a very fruitful discussion.

With respect to Calgary—Edmonton, Calgary—Edmonton is basically an intercity service. One of our problems on Calgary—Edmonton is that the provincial cabinet has not yet decided whether or not they are really going to look at the rail option between Calgary and Edmonton. Once that is done, there are all kinds of possibilities between Calgary and Edmonton. We have been looking at it superficially, but there are all kinds of improvements that can be made to the Calgary—Edmonton service: with respect to the station at Calgary; with respect to the service now terminating at South Edmonton, which should move into downtown Edmonton with other connections.

[Translation]

bitif, les gens ne pourront plus voyager autrement. Je crois que l'on aurait dû offrir au public la possibilité de se déplacer.

A compter du 15 novembre, il n'y aura plus de repas chauds pour les passagers des wagons ordinaires. Comment allez-vous nourrir deux fois plus de gens dans les wagons-restaurants si vous réduisez de moitié le personnel de ces wagons?

J'aimerais poser une autre question au ministre au sujet de la sécurité de ces passagers. Comme président de VIA Rail, je crois que vous avez une certaine responsabilité pour la sécurité, or il n'en est pas du tout question dans ce livre. Le président sait-il que dans l'Ouest du Canada particulièrement, les trains roulent 24 heures par jour? Les équipages des wagons de marchandises pourraient fort bien se retrouver à la maison, au lit, pour une bonne nuit de sommeil, se lever à 8 heures le matin, attendre toute la journée un appel, peut-être huit heures avant d'aller travailler, commencer leur travail, et à cause de la congestion dans l'Ouest, surtout où il y a des wagons de charbon, devoir travailler 11 heures. Ainsi, ils pourraient se retrouver en fonction, un total de 19 heures, sans repos à s'occuper des trains-voyageurs; or s'ils ratent un seul signal dans leur approche d'un train-voyageur, on pourrait voir un grave accident. J'aimerais donc demander au président: Ne se préoccupe-t-il pas de la durée des heures de service des gens qui travaillent et du temps qui s'écoule avant qu'ils n'aillent travailler?

Je crois qu'en votre qualité de président, vous avez une certaine responsabilité à l'égard des voyageurs. J'ai tenté de faire valoir cet aspect auprès du ministre des Transports, j'ai tenté de faire valoir la chose au ministère du Travail, et maintenant j'attire votre attention sur cette question.

Le président: M. Roberts.

M. J.F. Roberts: Merci beaucoup, monsieur le président, M. Parker.

En ce qui concerne le recours par le gouvernement à l'article 64 de la Loi nationale sur les transports, si j'ai bien compris, toute autre façon de procéder aurait pu prendre de trois à quatre ans, et c'est pourquoi on a invoqué l'article 64. Je suis tout à fait d'accord qu'il faut une discussion publique portant sur les services voyageurs et les transports en public en général au Canada, et nous espérons que cela se fera; c'est pourquoi nous exerçons tant de pressions pour obtenir une loi sur VIA Rail Canada. On peut présumer qu'une telle discussion serait des plus fructueuses.

Quant au service Calgary-Edmonton, il s'agit essentiellement d'un service de «navettage». L'un de nos problèmes sur le parcours Calgary-Edmonton, c'est que le cabinet provincial n'a toujours pas décidé s'il va vraiment se pencher ou non sur l'option rail entre Calgary et Edmonton. Cette étape franchie, toutes sortes de possibilités s'offrent pour le service entre Calgary et Edmonton. Nous avons examiné la question d'une façon superficielle, mais des améliorations de tous genres sont possibles dans le cas du service Calgary-Edmonton: en ce qui touche la gare à Calgary; en ce qui touche la ligne qui se termine actuellement à South Edmonton, qui devrait se rendre jusqu'au centre-ville d'Edmonton avec des correspondances.

[Texte]

An hon. Member: Hear, hear!

• 1115

Mr. J.K. Roberts: One of the things at the moment is that we only have the two trains, and if we change the schedule of the train to meet the transcontinental train, then we are going to disrupt the value of the intercity services between Calgary and Edmonton.

The other thing is that we are going to be negotiating with the railways for a new schedule for *The Canadian*. What we want to do is to tighten up the schedule. We want to try to get about 12 hours on the schedule because it is very important to us, and we will be negotiating with Canadian Pacific to do that.

With respect to bedrooms that are not available, there is no doubt that the changes made on November 15 . . . We said they would affect about 1.2 million journeys in Canada. We said that. There is no doubt about it. The fact that we are going to reduce expenses is going to eliminate trains and it is going to eliminate an awful lot of services that were there that are not going to be there.

In terms of the service in the skyline cars, that is a seasonal adjustment that we do every year. There is maximum service in the skyline cars during the summer months, but in the winter months there is less demand and therefore we reduce the service on those cars but still provide all those amenities that the skyline does provide.

In terms of safety, if you have a serious concern, Mr. Parker, I would suggest that you go to the Canadian Transport Commission because the Canadian Transport Commission is the regulatory body. We do not know what is going on on the freight side of the railway business because we have contracts with the railways to operate the passenger trains. What is happening on the freight side of the railway business, we do not know, but if you do have a serious concern I would recommend that you take that case to the Canadian Transport Commission and I am sure they would get right at it.

The Chairman: And I might point out that the head of the Railway Transport Committee, Mr. John Heads, will be our witness this afternoon, Mr. Parker, so you will have an opportunity then to pursue that.

Mr. Parker: Thank you, Mr. Chairman. I will do that. There is one thing I would like to follow up with regard to his answers, and they certainly do not come together. On the one hand we have people who, on October 5, cannot get accommodation. From the information I have in western Canada, those trains are running at capacity and it seems to me there is the possibility of having one extra car ready at Calgary. This train is coming right across Canada. If it is not needed in other areas, the possibility of having an extra car at Calgary and putting it on and bringing it through to Vancouver is one way that it could be eliminated.

[Traduction]

Une voix: Bravo, bravo.

M. J.K. Roberts: Malheureusement, en ce moment, nous n'avons que deux trains, et si nous modifions l'horaire du train pour que celui-ci rencontre le transcontinental, nous allons diminuer la valeur des services de «navettage» entre Calgary et Edmonton.

En outre, nous allons négocier avec les chemins de fer afin d'obtenir un nouvel horaire pour le «Le Canadien». Nous voulons tenter de gagner 12 heures sur l'horaire, car c'est très important pour nous, et nous allons tenter de négocier cette modification avec le Canadien Pacifique.

Quant aux chambrettes qui ne sont pas disponibles, il ne fait aucun doute que les modifications apportées le 15 novembre . . . Nous avons dit à l'époque qu'elles toucheraient environ 1.2 million de déplacements au Canada. Nous l'avons dit. Cela ne fait aucun doute. Le fait que nous réduisons les dépenses entraîne l'élimination de trains et entraîne l'élimination d'un grand nombre de services existants qui ne seront plus là.

Quant aux wagons panoramiques, ce service est ajusté selon la saison à tous les ans. Le service de wagons panoramiques est à son maximum au cours des mois d'été, alors qu'au cours des mois d'hiver, puisqu'il y a moins de demandes, nous réduisons par conséquent le service tout en continuant à offrir tous les agréments du wagon panoramique.

En ce qui concerne la sécurité, si vous avez de graves inquiétudes, monsieur Parker, je vous suggérerais d'en informer la Commission canadienne des Transports puisque c'est cet organisme qui est chargé de la réglementation. Nous ne savons pas ce qui se fait au niveau des trains de marchandises, car nos contrats avec les sociétés de chemins de fer visent le service des voyageurs. Ce qui se fait du côté des trains de marchandise, nous n'en savons rien, mais si vous êtes vraiment inquiet, je vous recommande de porter l'affaire devant la Commission canadienne des Transports laquelle, j'en suis persuadé, s'y intéressera immédiatement.

Le président: Permettez-moi de faire remarquer que le chef du comité des transports ferroviaires, M. John Heads, sera notre témoin cet après-midi, monsieur Parker et vous aurez donc l'occasion de donner suite à cette affaire.

M. Parker: Merci, monsieur le président. Je le ferai. Il y a néanmoins une chose que j'aimerais relever à la suite des réponses de M. Roberts car celles-ci ne concordent certainement pas. D'une part, nous avons des gens qui le 5 octobre, ne pouvaient trouver de place. D'après les renseignements que j'ai glanés dans l'ouest du Canada, les trains fonctionnent à capacité et il me semble qu'il me serait possible de préparer un wagon supplémentaire à Calgary. Le train en question traverse tout le Canada. Si ce wagon supplémentaire n'est pas nécessaire dans les autres régions, on pourrait le raccrocher à Calgary en vue du trajet jusqu'à Vancouver, une façon d'éliminer le problème.

[Text]

A second way for you To suggest that cafe cars are not needed during off seasons and so on I think is wrong, especially in the western part, because we are finding the people are coming right across Canada and as they get towards the west these trains are booked solid. The information is there and available to you, and I just cannot understand your reasoning during the off season that this service should be taken off.

Mr. J.F. Roberts: Mr. Chairman, Mr. Parker, this is December 22, you said.

Mr. Parker: That is right.

Mr. J.F. Roberts: Every transportation mode in Canada is booked solid on December 22. If you call Air Canada, you are not going to get any reservations for—

Mr. Parker: The same situation took place between September 22 and September 25.

Mr. J.F. Roberts: That is part of the summer operation and transcontinental trains traditionally have been booked solid. As a matter of fact, the summer period is extending now into September and October, so those are the load factors for the Christmas period.

In terms of the number of cars between Calgary and Vancouver, for instance, during the winter months we are naturally caught with a car limit on those trains. Right now the car limit on the Transcontinental is 14 cars, maximum.

• 1120

The Chairman: You have two minutes left, Mr. Parker.

Mr. Parker: I just cannot understand that reasoning. When CP Rail was operating the Canadian, it operated as many as 24 cars and it seems

Mr. J.F. Roberts: I am sorry, Mr. Parker, but not in the winter time. No way, Mr. Parker.

Mr. Parker: Yes, I would agree, but it was well over 14.

Mr. J.F. Roberts: You know, we have operated 21 cars across this country on both lines in periods of time, but in the summertime, not in the wintertime. As a matter of fact, we have been trying to get an extension of the car limits. We tried for 16 cars.

One of the problems, of course, is the whole fact of heating and the length of the steam train line on the train. On Canadian National, we did operate some trains on which we used the self-contained steam generator unit, trailing the total train. But Canadian Pacific would not go along with that suggestion. What they want to do is to run some controlled experiments this winter with a steam generator unit at the rear, and then they will decide whether they would go along with that type of proposition. But at the moment, for this winter, we are caught with that train limit.

Mr. Parker: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Forrestall.

[Translation]

Une deuxième façon pour vous de . . . Laisser entendre qu'on n'a pas besoin hors saison d'avoir des wagons-restaurants, voilà qui est faux, à mon avis, surtout dans l'ouest, car nous constatons que les voyageurs traversent tout le Canada et que rendus dans l'ouest, toutes les places sont réservées sur ces trains. Les renseignements sont disponibles et à votre portée et je ne comprends vraiment pas votre raisonnement, à savoir que pendant la saison morte, on doit retirer ce service.

M. J.F. Roberts: Monsieur le président, monsieur Parker, vous avez dit que c'était pour le 22 décembre.

M. Parker: En effet.

M. J.F. Roberts: Tous les modes de transport au Canada sont complets le 22 décembre. Si vous téléphonez à Air Canada, vous ne trouverez aucune réservation pour . . .

M. Parker: Ce fut la même chose entre le 22 et le 25 septembre.

M. J.F. Roberts: Cette période fait partie de l'été et depuis toujours, les trains transcontinentaux sont alors complets. A vrai dire, la période estivale se prolonge maintenant jusqu'aux mois de septembre et d'octobre, et il y a ensuite l'affluence pendant la période de Noël.

Quant au nombre de wagons entre Calgary et Vancouver par exemple, au cours des mois d'hiver, nous avons naturellement une limite du nombre de wagons qui composent ces trains. À l'heure actuelle, le nombre de wagons sur le transcontinental est limité à 14 wagons.

Le président: Il vous reste deux minutes, monsieur Parker.

M. Parker: Je ne parviens pas à suivre le raisonnement. Lorsque CP exploitait le Canadien, les convois étaient quelquefois longs de 24 wagons et apparemment . . .

M. J.F. Roberts: Excusez-moi, monsieur Parker, mais jamais en hiver. Impossible, monsieur Parker.

M. Parker: D'accord, mais il y avait plus de 14 wagons.

M. J.F. Roberts: Vous savez, il fut un temps où nous exploitions les deux lignes, mais seulement c'était pendant l'été et jamais pendant l'hiver. En fait, nous essayons d'obtenir la permission d'ajouter des wagons aux convois. Nous avons demandé 16 wagons.

L'une des difficultés, bien entendu, a trait au chauffage et à la longueur des conduits destinés à propager la chaleur dans le train. Sur certains trains du Canadien National, nous utilisons des générateurs de vapeur intégrés dans tous les wagons du train. Par contre, la compagnie Canadien Pacifique n'a jamais accepté cette idée. Ce qu'ils veulent faire, c'est de procéder à certaines expériences contrôlées cet hiver en utilisant un générateur de vapeur à la fin du convoi et, compte tenu des résultats, ils décideront d'adopter ce procédé ou non. Mais pour l'instant, pour cet hiver, nous devons respecter ce nombre limite de wagons par convoi.

M. Parker: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Forrestall.

[Texte]

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman.

I join with Mr. Nowlan and others in welcoming Mr. Roberts. If I were he, I would have quite long ago. He is a bit of a fighter, and I do not think he is going to. I think sooner or later, out of this God-forsaken mess, some order will come. I hope it is to the advantage of those Canadians who rely on the trains.

Before I get into a series of legal concerns that I have, could I ask you something? You indicated in your opening remarks, Mr. Roberts, that you are using Transport Canada in your negotiations with Canadian Pacific and CN. I am just curious as to why you would use CN/CP to negotiate for you. Are things that bad between you and the good doctor?

Mr. J.F. Roberts: We had a couple of points. One of them was that Canadian National and Canadian Pacific wanted costs above our R-6313 as we know it, the costing order, to operate additional trains. Our position was that we just could not afford to pay above the costing order.

But, under the regulations, the Minister has the authority to pay above the costing order in certain circumstances, if it is profitable to the system to do so. That is how Transport Canada got involved. There are a couple of those points that the Minister has the authority to do, but which we do not have the authority to do. We want to get those things clarified and out of the way so we can undertake proper negotiations.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, is there—the word that comes to mind is shortcut—is there an interim measure that might be pursued while we await the development of a VIA Rail Act? Is there an interim step that could be taken that might tend to resolve some of the very complex problems and sort out the difficulties you have in not being able to determine just exactly what it is you are paying for?

Is there anything in the suggestion that the costing order be revised simply to require you to pay only direct operational costs, or, indeed, to limit you to doing so? Is there any merit in that?

Mr. J.F. Roberts: It cannot be done in the short term.

• 1125

Mr. Forrestall: It cannot be done?

Mr. J.F. Roberts: It cannot be done. It is too complex an issue. What we are trying to do is to arrive at a fixed unit price contracting system with CN and CP—

Mr. Forrestall: With respect to direct operational costs. Your capital is your own problem.

[Traduction]

M. Forrestall: Merci, monsieur le président.

Tout comme M. Nowlan et les autres membres du comité, je voudrais souhaiter la bienvenue à M. Roberts. Si j'étais à sa place, voilà longtemps que j'aurais laissé tomber les bras. Mais M. Roberts est un combattant et je ne crois pas qu'il abdique facilement. Tôt ou tard, on arrivera bien à mettre de l'ordre dans tout ce fouillis. J'espère que les usagers des trains au Canada bénéficieront des résultats.

Avant de faire état de questions juridiques, permettez-moi de vous poser une question. Vous avez dit dans votre déclaration d'ouverture, monsieur Roberts, que vous aviez recours aux bons offices du ministère des Transports dans vos négociations avec le Canadien Pacifique et le CN. Par curiosité, pourquoi ne demandez-vous pas au CN/CP de négocier pour vous? Les choses sont-elles aussi graves entre vous et le brave docteur?

M. J.F. Roberts: Nous avons eu quelques différends. Notamment, le Canadien National et le Canadien Pacifique voulaient que leur prix de revient soit supérieur à l'ordonnance R-6313, ordonnance relative au prix de revient, et cela pour exploiter des convois supplémentaires. Pour notre part, nous avons adopté la position qu'il ne nous était pas possible de payer plus que les montants prévus par l'ordonnance relative au prix de revient.

Mais en vertu du règlement, le ministre peut déroger à une ordonnance dans certaines circonstances si c'est dans l'intérêt du système. C'est de cette façon que le ministère des Transports a été amené à intervenir. Ainsi, il y a certains points où le ministre peut intervenir sans que nous, nous le puissions. Nous voulons que l'on apporte des précisions pour que nous puissions négocier comme il se doit.

M. Forrestall: Monsieur le président, y a-t-il, le mot qui me vient à l'esprit est un raccourci, y a-t-il certaines mesures provisoires que l'on pourrait prendre tout en attendant une loi sur VIA Rail? Y a-t-il certaines choses que l'on pourrait faire entre-temps qui permettraient de trouver la solution à des problèmes extrêmement complexes et qui vous permettraient également de savoir exactement à quoi servent les deniers publics?

Envisage-t-on de procéder à la révision de l'ordonnance tout simplement pour vous obliger à payer seulement les coûts d'exploitation directs, ou de fait, de limiter votre intervention financière à ces seuls coûts? Est-ce une démarche valable?

M. J.F. Roberts: C'est impossible à court terme.

M. Forrestall: C'est impossible?

M. J.F. Roberts: Oui, c'est impossible, parce que la question est trop complexe. Ce que nous essayons de faire, c'est d'en arriver à un prix unitaire fixe dans le contrat avec le CN et le CP...

M. Forrestall: En ce qui concerne les coûts directs d'exploitation. Vous êtes responsable de votre capital.

[Text]

Mr. J.F. Roberts: —that is right, it is their cost; what the railways charge us, for instance—to arrive at a fixed unit cost and include that in a contract.

One of the problems now with the costing order is that it is an accounting after the fact so there is no real incentive for the railways to reduce costs; and in any business, unless you have a monopoly situation, if you have inflation at 10 per cent you are going to try to improve productivity to offset some of those inflationary increases. Our problem is that we cannot do that because there is no incentive built in for the railway to improve that productivity. What we want to do is arrive at a fixed price contracting system so that there is an incentive for the railways to reduce costs.

Mr. Benjamin: On a point of order, Mr. Chairman, if Mr. Forrestall will allow just a quick supplementary on the question he just asked. Deduct it from his time—I mean, do not deduct it.

Mr. Forrestall: I might consider that. I am sure my colleague here, Don Mazankowski, would. Go ahead. That is how generous I am to you.

Mr. Benjamin: Thank you, Mike. On the point that Mr. Forrestall raised with Mr. Roberts, he is saying fixed unit costs: Does he mean by that he wants the bill based on short-term avoidable costs? Is that not the ideal objective for VIA rail rather than the present long-term avoidable costs that are being used as the criteria?

Mr. J.F. Roberts: As President of VIA Rail Canada, I would have to agree with that statement. Now, whether the railways would agree with that is a different kettle of fish, and I think we have to have a public discussion about that. How much should VIA pay to the railways? Is it on the basis of the costing order or should it be something different from that? I think that is the crux.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I could not expect any other answer than that.

Apropos of that, with respect, I understand you have forwarded to the department VIA's views with respect to an act. Is that a confidential exchange of information or is it information that you might feel free, at the request of the committee, to table with us?

Mr. J.F. Roberts: We produced it at the request of the minister, and therefore it would have to be the minister's . . .

Mr. Forrestall: If we were to ask the minister if he would care to table, if not your report, at least the substance of your report, with us, would you object to that?

[Translation]

M. J.F. Roberts: Exact. Il s'agit de leurs coûts, de ce que les compagnies de chemins de fer nous font payer, par exemple, pour en arriver à un coût unitaire fixe et en consigner les modalités dans un contrat.

L'un des problèmes en ce qui concerne l'ordonnance relative au prix de revient, c'est qu'entre autres il s'agit d'un procédé comptable à posteriori, de sorte qu'il n'y a à vrai dire aucune incitation pour les chemins de fer à réduire leurs coûts; en ce qui concerne les milieux d'affaires, à moins d'être dans une situation de monopole, si l'inflation est de 10 p. 100 on essaye d'augmenter la productivité pour compenser certaines des augmentations imputables à l'inflation. Notre problème, c'est que nous ne pouvons pas faire cela étant donné qu'il n'y a aucune incitation automatique susceptible d'encourager les compagnies de chemins de fer à augmenter leur productivité. Ce que nous voulons faire, c'est d'en arriver à établir un contrat à prix fixe, afin d'inciter les compagnies de chemins de fer à réduire leurs coûts.

M. Benjamin: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Si M. Forrestall le permet, je voudrais poser rapidement une question supplémentaire à celle qu'il vient de poser. Déduisez mon temps de parole du temps qui lui est alloué, je veux dire en fait, ne lui enlevez rien.

M. Forrestall: C'est possible. Je suis sûr que mon collègue Don Mazankowski le ferait. Allez-y, posez votre question, je suis généreux.

M. Benjamin: Merci Mike. A propos de ce que M. Forrestall a dit à M. Roberts, il parle de coûts unitaires fixes: veut-il dire par là qu'il veut que la facture soit basée sur les frais à court terme que l'on aurait pu éviter? N'est-ce pas une solution idéale pour VIA Rail plutôt que d'utiliser le critère actuel des frais à long terme?

M. J.F. Roberts: En tant que président de VIA Rail, je ne peux qu'être d'accord avec cela. Maintenant à savoir si les compagnies de chemins de fer seront d'accord c'est toute une autre affaire et à cet égard il faudrait qu'il y ait des discussions publiques. Combien VIA devrait-elle verser aux compagnies de chemins de fer? Les sommes versées devraient-elles être fonction de l'ordonnance relative au prix de revient ou basées sur quelque chose de différent? Voilà le noeud de la question.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je ne m'attendais pas à une autre réponse que celle-là.

A cet égard, je crois comprendre que vous avez fait part au ministère des propositions de VIA Rail en ce qui concerne une loi. S'agit-il d'une question confidentielle ou pensez-vous pouvoir déposer des renseignements à ce sujet auprès du comité si les membres en font la demande?

M. J.F. Roberts: Nous avons agi à la demande du ministre et en conséquence la décision doit être prise par le ministre . . .

M. Forrestall: Si nous demandons au ministre s'il est disposé à déposer, sinon votre rapport, à tout le moins les grandes lignes de votre rapport, vous y opposeriez-vous?

[Texte]

Mr. J.F. Roberts: No, I would not object to that.

Mr. Forrestall: Thank you.

I wanted, Mr. Chairman, in the few minutes that we have—and I may have to go back to a second round—to go back to a recurrent theme throughout the work that Mr. Mazankowski and other members of our party did earlier this summer, a recurrent theme which seemed to indicate in the minds of a lot of people that there remains a question as to whether or not in the absence of a VIA Rail act—going back to the establishment of VIA Rail with a \$1 vote and some views that have been expressed by government officials and the concern expressed in the Standing Joint Committee on Regulations and Other Statutory Instruments—VIA Rail in fact is a valid legal entity at this point in time. Could you comment on that?

Mr. J.F. Roberts: With your permission, Mr. Chairman, I would ask Gabriel Fortin, our Vice-President, Law, to respond to that question.

The Chairman: Mr. Fortin.

Mr. Gabriel Fortin (Vice-President, Law and Secretary of the Company, VIA Rail Canada Inc.): Mr. Chairman, I have no doubt that VIA is a valid legal entity at the present time.

• 1130

Now, I understand there have been some discussions about whether or not I have called for enough debate in the House of Commons. But I think it is not really a legal issue. It is more of an issue in government administration terms. But as far as we are concerned, I think that setting up the corporation on a better basis after due public discussion under the VIA Rail Canada act is the most appropriate way to proceed now.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I have no doubt that VIA is responsible in the legal sense and in the criminal sense and contractually. You have to enter into agreements and so on and so forth. I agree that you can do that. The concern perhaps is, to put the question another way, whether or not VIA Rail in its present status fully relieves Canadian National and Canadian Pacific of their obligation to provide efficient full railway services in this country. And that has been interpreted over the years to include passenger services. What I am trying to support in my own mind is the urgency and the necessity of a VIA Rail Canada act.

Mr. Chairman, the president has indicated that he wants an act so that he might better function as a good corporate citizen. But my concern is whether or not VIA feels, in its own corporate mind, that its status fully relieves CN and CP of those obligations.

Mr. Fortin: The present organization of VIA and the legislation under which VIA was set up, and the contracts with the railways, do not have the effect of relieving CN and CP of

[Traduction]

M. J.F. Roberts: Non je ne m'y opposerais pas.

M. Forrestall: Merci.

Monsieur le président, pendant les quelques minutes qui nous restent je voulais, et il se peut que je doive revenir pour une deuxième série de questions, rediscuter d'un sujet qui est sans cesse revenu dans nos travaux avec M. Mazankowski et d'autres membres de notre parti au début de l'été, sujet qui, semblerait-il, indique que beaucoup continuent de se poser la question de savoir si en l'absence d'une loi sur VIA Rail, vu la création de VIA Rail grâce à un crédit de \$1, et à ce sujet les responsables du gouvernement ont fait part de leur opinion ainsi d'ailleurs que les membres du Comité mixte permanent des règlements et autres textes réglementaires, en fait si VIA Rail a une existence légale à l'heure actuelle. Pourriez-vous nous parler un peu de cela?

M. J.F. Roberts: Avec votre permission, monsieur le président, je vais demander à Gabriel Fortin le vice-président chargé des questions juridiques, de répondre à cette question.

Le président: Monsieur Fortin.

M. Gabriel Fortin (vice-président, Questions juridiques et secrétaire de la compagnie, VIA Rail Canada Incorporee): Monsieur le président, il ne fait aucun doute que VIA Rail est une société légale à l'heure actuelle.

D'après ce que j'ai compris, certains se demandent si j'ai fait le nécessaire pour qu'on en discute suffisamment à la Chambre des communes. Mais je pense pour ma part qu'il ne s'agit pas d'une question d'ordre juridique, mais plutôt d'une question d'administration gouvernementale. En ce qui nous concerne, je pense que la meilleure façon de procéder dans le contexte actuel serait d'établir la société sur de solides fondations après avoir suffisamment discuté publiquement de la question à l'intérieur des paramètres de la Loi sur VIA Rail.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je ne doute pas que c'est VIA qui est responsable des points juridiques, criminels et contractuels. Je suis d'accord qu'il faut prendre des engagements, participer à des discussions, etc. Mais je vais poser ma question autrement. Il s'agit peut-être de savoir si VIA Rail, dans son statut actuel, libère le Canadien national et le Canadien pacifique de leur obligation de fournir de bons services partout au pays. D'ailleurs, les services ferroviaires ont toujours inclus le service de voyageurs. Ce que j'aimerais souligner, c'est la nécessité d'avoir une loi sur VIA Rail. Il me semble que c'est quelque chose d'urgent.

Monsieur le président, le président a signalé qu'il tient à ce qu'on ait cette loi afin qu'il puisse mieux jouer son rôle. Mais j'aimerais savoir si la société VIA trouve que le statut qui lui revient décharge le CN et le CP de leurs obligations.

M. Fortin: La structure actuelle de VIA et la Loi en vertu de laquelle cette société a été créée, ainsi que les contrats qu'elle a signés avec les compagnies de chemins de fer, n'ont

[Text]

their basic statutory responsibility under the Railway Act. This is confirmed also in a number of orders issued by the CTC. As long as VIA has an operating agreement with CN and CP, of course VIA is then temporarily discharging those responsibilities; but should VIA not be in a position to maintain such contracts, our position clearly is that those responsibilities revert to the hands of CN and CP.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, does the president contemplate that a VIA Rail act might alter that?

Mr. Fortin: Well, I guess that would be a matter for discussion as part of the VIA Rail Canada Act, whether substantially the basic conditions of the arrangement that we now have would remain, in which case the statutory responsibilities of CN and CP should be maintained, or whether another approach should be taken. As you are aware, I am sure, Mr. Forrestall the Amtrack legislation was framed within a very different approach, where the railways were to make some contributions to Amtrack at the time they joined the national service, and in consideration for those contributions, they were actually relieved of their statutory obligations.

Mr. Forrestall: My concern, Mr. Chairman, is always that we might wake up one morning and find ourselves without any organization within which this country would legally be obliged to provide services, and with some bright minister seizing on the opportunity to put another \$200 million or \$300 million back into his own coffers.

I had meant to ask earlier, although I hate to interrupt my line of thought for I want to pursue it a little further, but I will again forget about it, and ask if you could give us a very quick status update of where CTC stands with your audit? How close are they to becoming current? And do they have the capacity, in your judgment, to even achieve currency and to what degree does it affect your operation?

Mr. J.F. Roberts: The 1979 and 1980 operation will have been audited and confirmed by the end of March or the beginning of April, 1982.

• 1135

The Chairman: Two and three years behind.

Mr. Forrestall: They are working on—

Mr. J.F. Roberts: They are working on 1979 and 1980, and they will have completed that by about April 1982.

Mr. Forrestall: They are virtually three years behind.

Mr. J.F. Roberts: And then 1981 would be some time, as I understand it, in the first quarter of 1983. But 1982 would be before the end of 1983. As I understand it, the target is to

[Translation]

pas pour effet de décharger le CN et le CP des responsabilités statutaires qui leur reviennent en vertu de la Loi sur les chemins de fer. Cet état de chose est d'ailleurs confirmé dans un certain nombre d'ordres émis par la Commission canadienne des transports. Il est certain que dans le contexte de l'accord d'exploitation que la société VIA a passé avec le CN et le CP, la première décharge temporairement les deux dernières de leurs responsabilités; mais si VIA, pour une raison ou une autre, ne parvenait plus à satisfaire aux exigences de ces contrats, selon nous, ces responsabilités reviendraient automatiquement au CN et au CP.

M. Forrestall: Monsieur le président, le président pense-t-il qu'une loi sur VIA Rail viendrait modifier cela?

M. Fortin: Je pense que dans le cadre des discussions qui auraient lieu au sujet d'une éventuelle loi sur VIA Rail, il faudrait déterminer si les conditions essentielles de l'accord actuel resteraient en vigueur, auquel cas les responsabilités statutaires du CN et du CP seraient maintenues. Sinon, il faudrait choisir une autre approche. Vous n'ignorez pas, monsieur Forrestall, que les lois sur Amtrack ont été élaborées dans un tout autre contexte. Les compagnies de chemin de fer devaient en fait verser des contributions à Amtrack lorsqu'elles se sont ajoutées au service national, et c'est à cause de ces contributions qu'elles ont été déchargées de leurs obligations statutaires.

M. Forrestall: Ce que je crains, monsieur le président, c'est qu'on se réveille un beau matin pour découvrir que le pays n'est plus doté d'un organisme juridiquement obligé de s'en tenir à ces services, et qu'un ministre profite de l'occasion pour verser \$200 ou \$300 millions de plus dans ses coffres.

Je voulais vous poser une question plus tôt; je n'aime pas changer de sujet en plein milieu de mon discours et j'aimerais revenir sur le point dont nous sommes en train de discuter; mais je vais vous la poser quand même, sinon je risque de l'oublier de nouveau. Pourriez-vous nous faire une petite mise à jour en ce qui concerne la Commission canadienne des transports et la vérification de vos dossiers? Vos livres sont-ils à peu près à jour? Selon vous, la CCT est-elle en mesure de terminer cette étude et quelle incidence cela aura-t-il sur vos opérations?

M. J.F. Roberts: La vérification et la confirmation des opérations de 1979 et de 1980 seront terminées d'ici la fin du mois de mars ou au début du mois d'avril 1982.

Le président: Ils ont un retard de deux ou trois ans.

M. Forrestall: Ils sont en train d'étudier...

M. J.F. Roberts: Ils sont en train de faire la vérification pour 1979 et 1980, travail qu'ils termineront d'ici avril 1982.

M. Forrestall: Ils ont donc près de trois ans de retard.

M. J.F. Roberts: D'après ce que j'ai compris, il nous faudra attendre le premier trimestre de 1983 pour obtenir les résultats de la vérification pour l'année 1981. La vérification pour

[Texte]

finish the previous year by the fourth quarter of the current year, so that when the CTC gets up to date they will have completed 1980.

The Chairman: Is that not a hell of a way to run a railroad?

Mr. Forrestall: Our chairman's comments stand eloquently. I will not comment further.

The Chairman: You have two minutes left, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: It is my hope that we might be able to prod the minister into prodding somebody else if they need a few more men down there to do the audit, that it should be . . . Perhaps I will leave it there, because the next series, again, have to do with my concern about the legal status, and whether or not we are in a position to move, and how quickly must we move in order to deal with VIA Rail. I will give up my last two minutes and go on the second round, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Roberts, what was your official position in the CNR before you were made President of VIA Rail? Did you have anything to do with passenger trains at that point?

Mr. J.F. Roberts: I was Vice-President of the St. Lawrence Region of Canadian National Railways, and in that position I was responsible for rail passenger services in my region.

Mr. Turner: At that time did you complain to the officials in Montreal about the method that CN was using to deliberately downgrade the passenger service in Canada? The crews knew about it, so you must have known about it.

Mr. J.F. Roberts: Mr. Chairman, what was happening within Canadian National I am sure was happening within the Canadian Pacific. There were a lot of worries with respect to the losses in rail passenger services and that brought about, of course, the 1967 National Transportation Act and the whole subsidy system, and the eventual creation of VIA Rail Canada. Deliberately downgrading, as far as CN is concerned, I would say, no. There was no deliberate downgrading, although all the rail passenger services that Canadian National operated were submitted for abandonment before the Canadian Transport Commission because that was the only way that Canadian National could, at the time, claim subsidies.

Mr. Turner: Well, I operated on passenger trains where we deliberately held 30, 40 or 50 minutes so that we could be late going north. Therefore, the postal service people got mad, the express people got mad—they lost all that business, and they walked into the CTC and said, look, we lost so many dollars last year on that train, so take it off.

[Traduction]

l'année 1982, quant à elle, devrait normalement être terminée avant la fin de 1983. Si j'ai bien compris le système, l'objectif est de terminer la vérification de l'année précédente avant le quatrième trimestre de l'année en cours. Une fois la CCT tout à fait à jour, elle aura terminé la vérification pour 1980.

Le président: Il me semble que c'est une drôle de façon de gérer une compagnie de chemin de fer!

M. Forrestall: Je n'ai aucun commentaire à ajouter à ce que notre président vient de nous dire de façon si éloquente.

Le président: Il vous reste deux minutes, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: J'espère que nous pourrions pousser le ministre à pousser quelqu'un d'autre, s'il est bien vrai qu'il n'y a pas suffisamment de gens là-bas pour faire ces vérifications . . . Je pense que je vais m'arrêter ici, car mes autres questions se rapportent au statut juridique de VIA Rail et à l'urgence du règlement de la situation. Je vais donc céder les deux minutes qui me restent et demander au président de m'inscrire pour le deuxième tour.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur Roberts, j'aimerais savoir quel était votre poste officiel au CN avant votre accession à la présidence de VIA Rail? A cette époque-là, votre travail vous amenait-il à vous occuper, d'une façon ou d'une autre, des trains de voyageurs?

M. J.F. Roberts: J'étais vice-président de la région du Saint-Laurent pour le Canadien National. J'étais, dans le cadre de ce poste, responsable des services de passagers dans cette région.

M. Turner: Vous étiez-vous plaint à cette époque auprès des autorités de Montréal au sujet de la façon dont le CN essayait délibérément de réduire les services de transport des voyageurs au Canada? Les équipes étaient au courant de la situation, alors vous l'étiez sans doute vous aussi.

M. J.F. Roberts: Monsieur le président, je suis certain que ce qui se passait avec le CN se passait également avec le Canadien Pacifique. On s'inquiétait beaucoup de la réduction des services ferroviaires de passagers et c'est cette crainte qui a bien sûr amené la Loi nationale sur les transports de 1967 ainsi que tout le système de subventions, et finalement la création de VIA Rail Canada. Il n'y a jamais eu de réduction délibérée, même si tous les services de passagers qu'offrait le Canadien National avaient fait l'objet de demandes d'abandon déposées devant la Commission canadienne des transports, car c'était le seul moyen dont disposait le Canadien National, à l'époque, pour réclamer des subventions.

M. Turner: Je peux vous dire que j'ai travaillé sur des trains de passagers où l'on nous demandait délibérément d'attendre 30, 40 ou même 50 minutes afin d'être sûr d'être en retard pour nos voyages vers le nord. Les gens des services postaux étaient furieux, tous comme les gens des services express. Ils perdaient donc tout ce volume d'affaires pour aller ensuite voir

[Text]

Mr. J.F. Roberts: That did not happen in my region, Mr. Chairman.

Mr. Turner: It happened in our region. I was on many of those passenger trains and they deliberately kept us at the station.

Now, when you take a passenger train off an area or a division, do you get rid of the dispatcher, do you get rid of the operators, do you get rid of the section men, do you get rid of the car men or any other employees of the railway? You just lose the passenger train, right?

• 1140

Mr. J.F. Roberts: No, Mr. Turner, it is still under Canadian National or Canadian Pacific. Presumably, if the removal of a train made a difference with respect to the control of the territory or the maintenance of the territory, you would make adjustments.

Mr. Turner: But the cost of a passenger train should be the cost of the original equipment. Let us be honest. The equipment is old. It should be paid for. Therefore it comes down to the weekly pay for the train crews, the carmen and the coach cleaners. That should be the cost plus a little wear and tear on the rails. How do they justify the cost they are charging Mr. Roberts and the VIA Rail people? Have you asked them that question—because I do not buy their answer

Mr. J.F. Roberts: Mr. Chairman, Mr. Turner, what we are looking for is more information from the railways. We have not been able to get any more information from Canadian Pacific, but I must say that in this last year there has been a tremendous improvement in the information we are getting from Canadian National. We are working closely with Canadian National to try to match up the charges they are making to us with the workloads involved. That will give us a much better idea, but at the present time we do not know those details. The only organizations that would know those details or have the authority to get the information are the Canadian Transport Commission and the Minister of Transport.

Mr. Turner: When you reduced the VIA Rail staff on November 15, how many employees were affected?

Mr. J.F. Roberts: The number of positions was approximately 440, a little over 440. This is as far as VIA Rail is concerned. Of course we have attrition, turnover, in our staff, and the actual number of individuals affected is probably less than that.

Mr. Turner: How many engineers and conductors have applied for early pension? You must realize that you are buying them off with their own money because all the money

[Translation]

la CCT pour lui dire que le train leur avait fait perdre tel montant d'argent pendant l'année et qu'il fallait donc le supprimer.

M. J.F. Roberts: Cela ne s'est pas produit dans ma région, monsieur le président.

M. Turner: Cela s'est produit dans la nôtre. Les trains dans lesquels j'étais étaient souvent délibérément retardés en gare.

Lorsqu'un train est supprimé dans un district ou une région, vous débarrassez-vous du répartiteur, du conducteur, du personnel de bord et d'autres employés de la compagnie? Vous ne perdez que le train, n'est-ce pas?

M. J.F. Roberts: Non, monsieur Turner, cela relève encore du Canadien National ou du Canadien Pacifique. On peut présumer cependant que si le retrait de service d'un train modifiait le contrôle qu'on peut exercer sur le territoire ou son entretien, on ferait les ajustements nécessaires.

M. Turner: Mais le coût d'un train de passagers devrait correspondre à celui du matériel d'abord acheté. Or, soyons honnêtes, le matériel en présence est vieux, il doit avoir été payé. Cela nous ramène donc à la rémunération hebdomadaire des équipes, des wagonniers et des nettoyeurs de wagons. Les coûts devraient correspondre à cela plus à une légère usure des rails. Si tel est le cas, comment peut-on justifier les coûts qu'on fait payer à VIA Rail, monsieur Roberts? Avez-vous posé cette question aux chemins de fer, car pour ma part, je suis insatisfait de leur réponse.

M. J.F. Roberts: Monsieur le président, monsieur Turner, nous cherchons à obtenir davantage de renseignements de la part des chemins de fer. Nous n'avons pas été en mesure d'en obtenir d'autres du Canadien Pacifique, mais je dois avouer qu'au cours de la dernière année, ceux que nous a fournis le Canadien National étaient d'une bien meilleure qualité. Nous travaillons d'ailleurs étroitement avec ce dernier afin de faire correspondre les frais qu'on nous impose avec les charges de travail. Cela nous donnera une bien meilleure idée de la situation, mais pour le moment nous ne connaissons pas encore ces détails. D'ailleurs, les seuls organismes à les connaître ou à détenir l'autorité nécessaire pour les obtenir sont la Commission canadienne des transports et le ministre des Transports.

M. Turner: Lorsque vous avez réduit les effectifs de VIA Rail le 15 novembre, combien d'employés ont été touchés par cette mesure?

M. J.F. Roberts: Dans le cas de VIA Rail, il y a eu environ 440 postes de touchés, un peu plus que cela. Bien entendu, il faut aussi tenir compte du roulement, de l'érosion naturelle de nos effectifs, ce qui fait que le nombre réel d'employés ayant été touchés par ces mesures est inférieur à cela.

M. Turner: Combien de mécaniciens et de chefs de train ont demandé des prestations de retraite anticipée? Vous devez vous rendre compte que vous les rachetez avec leur propre

[Texte]

you offered, \$32,000 or \$34,000 is their statutory holidays, which is 11 per year plus their annual vacation money, so you are using their own money to buy them off to take an early pension. Sir, when you started on the CNR your first job was, I believe, an electrician.

Mr. J.F. Roberts: May I answer that first question?

Mr. Turner: Yes.

Mr. J.F. Roberts: Mr. Chairman, locomotive engineers, of course, are railway employees and they come under the special agreement. To answer your question I do not know how many locomotive engineers have applied for early retirement under those provisions.

Mr. Turner: It is 18 engineers in the London area because they are going to run the trains through. Now, when you were first hired on the CNR, what was your job?

Mr. J.F. Roberts: Machinist apprentice at 27 cents an hour in the Saint-Malo shops in Quebec City.

Mr. Turner: Okay. The first day you established your seniority. That is the only thing you had on the CNR: your seniority. That is what governed whether you worked nights or days. Am I correct?

Mr. J.F. Roberts: That is correct. We did not establish seniority immediately. Since I was an apprentice I only started to accumulate seniority after three years. But I agree with you that as far as jobs were concerned, the choices of jobs that I had and whether I worked weekends or did not work weekends was dependent on my seniority. I agree.

Mr. Turner: The special agreement that somebody come out with—the union people, none of the employees in London knew anything about this special agreement that was signed in 1977. You restricted a man's seniority because the oldest man in London who is on the passenger trains could not go to Toronto or Montreal to take a passenger job, unless one of the 18 members who are taking an early pension—if they said, no, I am going to stay on the seniority list, then the oldest seniority engineer could go to the district. Before this agreement, if a job was cut off or you were bumped, you could go to the district and take your papers. You cannot do that now. So, indirectly you are restricting a man's seniority. If I were back on the CNR I would sue somebody because the only thing I have as a railroad employee is my seniority. When you restrict that, you take a man who has worked all his life and you put him back on freight service because he says: I am only 57; I want to work a few more years.

[Traduction]

argent car les sommes que vous leur avez offertes, soit les \$32,000 ou \$34,000, constituent leurs congés statutaires, c'est-à-dire 11 jours par année plus la rémunération correspondant à leurs congés annuels; cela revient donc à dire que vous vous servez de leur argent pour leur permettre de recevoir des prestations de retraite anticipée. Par ailleurs, monsieur Roberts, lorsque vous avez commencé à travailler pour le CN, je crois que vous étiez alors électricien.

M. J.F. Roberts: Me permettez-vous de répondre à la première question?

M. Turner: Oui.

M. J.F. Roberts: Monsieur le président, bien entendu, les mécaniciens de locomotives sont des employés des chemins de fer et en tant que tels, ils sont visés par l'entente spéciale. En réponse à votre question toutefois, j'ignore combien d'entre eux ont demandé une retraite anticipée en vertu des dispositions que vous avez mentionnées.

M. Turner: Il y a 18 mécaniciens dans la région de London puisqu'on a décidé que les trains ne s'arrêteront plus dans la ville mais la traverseront. Par ailleurs, lorsque vous avez été embauché par le CN, quelles fonctions avez-vous occupées?

M. J.F. Roberts: J'ai été apprenti mécanicien, rémunéré à 27 cents l'heure dans les installations de Saint-Malo à Québec.

M. Turner: Très bien. Le premier jour, vous avez obtenu votre ancienneté, c'est d'ailleurs la seule chose qu'on obtenait au CN. C'est aussi ce qui déterminait si vous travailliez le jour ou la nuit. Est-ce bien cela?

M. J.F. Roberts: C'est exact. Cependant, nous n'obtenions pas l'ancienneté immédiatement. Dans mon cas, étant donné que j'étais apprenti, je n'ai commencé à cumuler de l'ancienneté qu'après trois ans. Je conviens toutefois avec vous que pour ce qui est du travail, c'était l'ancienneté qui déterminait le choix que je pouvais faire parmi certaines fonctions et aussi le fait de travailler pendant les fins de semaine ou non. C'est cela.

M. Turner: Au sujet maintenant de l'entente spéciale intervenue grâce au syndicat, je crois, et signée en 1977, aucun des employés de London n'en avait entendu parler. Or, vous y limitiez l'ancienneté d'un employé car celui ayant le plus d'ancienneté à London et qui travaillait sur les trains de voyageurs ne pouvait aller à Toronto ou à Montréal pour y occuper un emploi sur ces trains de voyageurs à moins qu'un des 18 employés prenant une retraite anticipée ne décide de demeurer sur cette liste d'ancienneté, ce qui permettait ensuite au mécanicien ayant le plus d'ancienneté de changer de district. Auparavant, si l'on supprimait un poste ou si l'on se défaisait d'un employé, on pouvait s'adresser au district et y apporter ses papiers, ce qui est impossible maintenant. Par conséquent, vous limitez donc indirectement l'ancienneté d'un employé. Si je faisais encore partie des effectifs du CN, j'intenterais certainement des poursuites contre quelqu'un car la seule chose dont on y bénéficie en tant qu'employé, c'est l'ancienneté. Lorsque vous limitez cela, vous vous trouvez à renvoyer un homme au service du transport des marchandises alors qu'il est rendu presque à la fin d'une longue carrière, et

[Text]

• 1145

Now, did you object to this procedure that somebody—the CTC, the Ministry of Transport or CN—used?

The Chairman: Mr. Roberts.

Mr. J.F. Roberts: Mr. Chairman, Mr. Turner, as you know, the special agreement was an initiative of the government because of the particular environment that was created with creation of VIA. There were bound to be changes and there were bound to be people affected. Therefore, there were negotiations between the government, Canadian National, Canadian Pacific, VIA and the railway unions. The result was the special agreement, signed by all parties, which was a considerable improvement over anything that existed in the railway union contracts at that time.

Mr. Turner: Why was this special agreement...? For many years, when you negotiated a contract, the general chairman and the vice-president okayed the contract and signed it. Why was a special man in the union picked out to sign this agreement? Why were the employees not supplied with a copy of this agreement in the southwestern Ontario area?

Mr. J.F. Roberts: Mr. Chairman, Mr. Turner, I am afraid I cannot answer that. I do not know what authority the union representative who signed the agreement had. But I would assume he had the authority from his union. The discussions which took place between the union and the employees I am not privy to, of course.

Mr. Turner: These employees who are on passenger service now, when they revert back to freight, does somebody pick up the difference in pay?

Mr. J.F. Roberts: Mr. Turner, the provisions of the special agreement protect the employee's salary, the level of pay, if it is as a direct result of a passenger train removal under the program. Now, I do not know, in the particular case you are speaking of, just what effect that has but it is something to be worked out between Canadian National, in this case, and the union involved.

Mr. Turner: Well, I come right back to seniority. Did you, as president of VIA or vice-president of CNR, object to restricting a man's seniority when this agreement was drawn up?

Mr. J.F. Roberts: I think it was unanimous that the new agreement was significantly more beneficial than the existing agreements. Therefore, everybody praised the special agreement, including the unions and the companies.

[Translation]

ce, seulement parce qu'il a dit n'avoir que 57 ans et qu'il veut travailler pendant encore quelques années.

Vous êtes-vous opposé à cette procédure à laquelle la CCT, le ministère des Transports ou le CN ont recouru?

Le président: Monsieur Roberts.

M. J.F. Roberts: Monsieur le président, monsieur Turner, vous n'ignorez pas que l'entente spéciale est intervenue grâce à l'initiative du gouvernement, en raison du milieu de travail particulier qui a été créé lors de la mise sur pied de VIA. Il était prévisible que des modifications suivraient et que certains employés seraient touchés. Il y a donc eu des négociations entre le gouvernement, le Canadien National, le Canadien Pacifique, VIA et les syndicats des chemins de fer. Cela a donné une entente spéciale, signée par toutes les parties et qui était une amélioration très sensible par rapport à tout ce qui existait alors dans les contrats de travail signés par les syndicats des chemins de fer.

M. Turner: Pourquoi cette entente spéciale a-t-elle été... Pendant nombre d'années, lorsqu'on négociait un contrat, c'est le président-directeur général et le vice-président qui donnaient leur aval et le signaient. Pourquoi donc un représentant spécial du syndicat a-t-il été choisi pour le signer cette fois-là? Pourquoi n'en a-t-on pas fait parvenir une copie aux employés du sud-ouest de l'Ontario?

M. J.F. Roberts: Monsieur le président, monsieur Turner, je ne suis malheureusement pas en mesure de répondre à cela. J'ignore quels étaient les pouvoirs du représentant du syndicat qui a signé l'entente. Je suppose toutefois que son syndicat lui avait délégué l'autorité nécessaire. Par ailleurs, je ne suis, bien entendu, pas au courant des discussions qui ont eu lieu entre le syndicat et les employés.

M. Turner: Au sujet maintenant des employés qui sont affectés au transport des voyageurs, lorsqu'on les renverra au transport des marchandises, est-ce que quelqu'un contribuera la différence entre les deux rémunérations?

M. J.F. Roberts: Monsieur Turner, les dispositions de l'entente spéciale protègent le traitement de l'employé, c'est-à-dire le niveau de sa rémunération si cette dernière pouvait souffrir directement de sa mutation vers un autre service que celui du transport des voyageurs. Pour ce qui est du cas précis que vous avez évoqué, j'ignore quelles sont les répercussions concrètes du programme, mais c'est au Canadien National et au syndicat représentant les employés qu'il incombe d'en arriver à une solution acceptable.

M. Turner: Eh bien, j'en reviens à la question de l'ancienneté. En tant que président de VIA ou de vice-président du CN, vous êtes-vous opposé à ce qu'on limite les avantages de l'ancienneté d'un employé lors de l'élaboration de l'entente?

M. J.F. Roberts: Je crois que de l'avis unanime, cette nouvelle convention apportait beaucoup plus d'avantages que les ententes existantes. Par conséquent, tout le monde l'a louée, y compris les syndicats et les compagnies de chemin de fer.

[Texte]

Mr. Turner: When you are hired on the railway, you usually start off as a fireman. You shovel coal for many years until you get the seniority to operate a stoker. You go from there to the freight service, the fast freight service, then into passenger service. When there is a shortage of engineers, you start all over again when they promote you to an engineer. So all these things are part and parcel of your seniority number and, with a stroke of the pen, you eliminated this.

So the senior engineer in London, Ontario, is now back on freight service. Somebody deliberately restricted this man's seniority. I am concerned about it because the only thing I have, as a former employee of the CNR, is that number. It is that number which gives me the day job over the night job, and you know you work many years of night jobs before you are entitled to a day job. Why a man should not be allowed to pick up his papers and follow his hand to Montreal or Toronto, I do not buy. I think somebody should look into it because you are restricting this man's seniority.

• 1150

The Chairman: Mr. Roberts.

Mr. J.F. Roberts: Mr. Chairman, Mr. Turner, I really am not knowledgeable enough to comment on that. Really the question must be directed to Canadian National, and at the union involved, of course.

The Chairman: I agree with your answer, Mr. Roberts. Since you do not have engine crews yourself, it is difficult, I think, for VIA to determine that.

In any case, Mr. Turner, that is your time.

Mr. Turner: Thank you, sir.

The Chairman: Just before I move to the next questioner who is Mr. Siddon, I want to point out to members of the committee that it is now 11.50 a.m. and we had agreed to adjourn this session at 12.30 p.m. There are four members still on the first round: Mr. Siddon, Mr. Mayer, Mr. McCain and Mr. Bockstaal, not necessarily in that order, but those are the four members. I would ask your co-operation to make your questions as brief and as pointed as possible so that we can hopefully get everybody accommodated at least on the first round.

I just might remind members that we will have an opportunity, of course, when we consider the annual report of VIA, to have Mr. Roberts and his officials back before us again. We will not have that opportunity, however, on the supplementary estimates.

Mr. Benjamin: Did we do the annual report for 1980 for VIA Rail? I cannot remember.

[Traduction]

M. Turner: Lorsqu'on est embauché par le chemin de fer, d'habitude on commence par être chauffeur de locomotive. On s'occupe du pelletage du charbon pendant de nombreuses années jusqu'à ce qu'on ait assez d'ancienneté pour opérer un chargeur mécanique. De là, on passe au service de transport des marchandises, au service express de transport des marchandises puis au service de transport des voyageurs. Lorsqu'on manque de mécaniciens, on est promu à ce poste puis on recommence au bas de l'échelle de cette nouvelle catégorie. Toutes ces étapes font donc partie du niveau d'ancienneté et, d'un seul trait de plume, vous avez éliminé cela.

Par conséquent, le mécanicien en chef de London, Ontario, est maintenant de nouveau affecté au service du transport des marchandises. Quelqu'un a délibérément limité l'ancienneté de cet employé. Cela me préoccupe car en tant qu'ancien employé du CN, tout ce qui me reste, c'est ce niveau d'ancienneté. C'est le numéro indiquant ce niveau qui me permet de travailler le jour plutôt que la nuit, et vous n'ignorez pas pendant combien d'années il faut travailler la nuit avant d'avoir droit au travail de jour. Quant à moi, je n'accepte pas les raisons pour lesquelles on ne permet pas à un employé de récupérer ses papiers pour ensuite se rendre à Montréal ou Toronto. Quelqu'un devrait examiner cette question car on limite l'ancienneté de cet employé.

Le président: Monsieur Roberts.

M. J.F. Roberts: Monsieur le président, monsieur Turner, je ne suis vraiment pas assez au courant pour faire des remarques là-dessus. Je crois qu'il faut avant tout poser ces questions au Canadien National et bien entendu, au syndicat.

Le président: Je suis d'accord avec vous, monsieur Roberts. Étant donné que vous n'avez pas vous-même d'équipes de locomotives, je crois qu'il est difficile pour VIA d'établir ce qu'il en est eu égard à cette situation.

Cela dit, monsieur Turner, votre temps de parole est écoulé.

M. Turner: Je vous remercie.

Le président: Avant d'accorder la parole au suivant, soit M. Siddon, je tiens à rappeler aux membres du Comité qu'il est maintenant 11h50 et que nous avons convenu de lever la séance à 12h30. Or il reste encore quatre membres à entendre au premier tour. MM. Siddon, Mayer, McCain et Bockstaal, pas nécessairement dans l'ordre que je viens de donner. Je vous demande donc de poser des questions les plus brèves et les plus pertinentes possibles afin qu'au moins tout le monde inscrir au premier tour puisse intervenir.

J'ajoute aussi que lorsque nous serons saisis du rapport annuel de VIA, nous pourrions faire revenir M. Roberts et ses collaborateurs. Cela ne sera cependant pas possible une autre fois dans le cadre de l'étude du budget supplémentaire.

M. Benjamin: Avons-nous étudié le rapport annuel de VIA Rail pour 1980? Je ne m'en souviens pas.

[Text]

The Chairman: No, we have not done it. It is not a permanent reference to the committee, so it would have to be referred, which I am hoping it will be.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on that same point, could Mr. Roberts tell us how quickly we will get the 1981 annual report so that we could do both at the same time?

The Chairman: Mr. Roberts.

Mr. J.F. Roberts: May I consult for a moment?

The Chairman: Yes. It is usually tabled shortly after the end of the fiscal year.

Mr. Benjamin: Well, that is too long to wait.

Mr. J.F. Roberts: Mr. Chairman, the annual report would be completed about March and referred to the minister and then tabled in the House in the month of April approximately, I presume.

The Chairman: Thank you. Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman, and welcome, Mr. Roberts. I will try to keep my comments and questions confined, following the admonition of the chairman. I have asked the clerk to circulate a set of graphical comparisons of trend-line projections, which, I hope, the officials and Mr. Roberts will look at while I make my introductory comments.

As Mr. Roberts knows, Mr. Chairman, members of the Progressive Conservative Party travelled across Canada, visited 13 cities, heard from over 320 groups and delegations, on behalf of thousands of Canadians who expressed their concern about the government's regrettable decision—without recourse to public process—to terminate some 20 per cent of VIA Rail's passenger services.

I would like to say, Mr. Chairman, that in view of some of the comments the minister has made in the House of Commons, I get a feeling that in the back of his mind he sees passenger trains as sort of coming to the end of an era. He talked about his grandfather and his father working for the railways but that we have to move on into the twentieth and the twenty-first century.

When you couple that with his statements before the Regulations and Other Statutory Instruments Committee, the House itself and the Standing Senate Committee on Transport and Communications and, he has made it clear that he would not hesitate to use the same process again. In fact, he has said that perhaps in a future year he could terminate another 20 per cent and then another 20 per cent. He places no restriction on the powers that he feels he could exercise under Section 64 of the National Transportation Act.

[Translation]

Le président: Non, nous ne l'avons pas fait. Il ne s'agit pas d'une responsabilité permanente de notre Comité. Il nous faut donc qu'on nous demande de la faire par ordre de renvoi, ce qui, je l'espère, se passera.

M. Benjamin: Monsieur le président, au sujet de cette même question, M. Roberts peut-il nous dire quand nous recevrons le rapport annuel pour 1981 afin que nous nous penchions sur deux choses à la fois?

Le président: M. Roberts.

M. J.F. Roberts: Me permettez-vous de consulter mes collègues un moment?

Le président: D'habitude, le rapport est déposé peu de temps après la fin de l'année financière.

M. Benjamin: Eh bien, nous ne pouvons pas attendre aussi longtemps.

M. J.F. Roberts: Monsieur le président, le rapport annuel sera terminé vers le mois de mars puis envoyé au ministre, après quoi il sera déposé à la Chambre vers le mois d'avril, je crois.

Le président: Merci. Monsieur Siddon.

M. Siddon: Merci monsieur le président, et soyez le bienvenu, monsieur Roberts. Je vais m'efforcer de circonscrire mes questions et mes observations, conformément à la demande du président. Par ailleurs, j'ai demandé au greffier de distribuer une série de graphiques comparés où figurent des projections relatives à l'utilisation de certaines voies. J'espère que M. Roberts les examinera pendant que j'y vais de mes remarques liminaires.

Monsieur le président, M. Roberts n'ignore pas que les députés du parti progressiste conservateur ont voyagé à travers le Canada, visité 13 villes, entendu des témoignages d'environ 320 groupes et délégations, et ce, au nom de milliers de Canadiens qui ont fait connaître leur inquiétude au sujet de la regrettable décision prise par le gouvernement. J'entends par là la décision prise sans consultation préalable du public, de mettre fin à environ 20 p. 100 des services de transport des voyageurs de VIA Rail.

Monsieur le président, étant donné certaines observations faites par le ministre à la Chambre des communes, j'ai l'impression que pour lui, le service des trains de voyageurs a fait long feu, qu'il est en voie de disparition. Il a en effet évoqué son grand-père et son père qui ont travaillé pour les chemins de fer tout en disant cependant que nous devions entrer de plein pied dans le 20^e et le 21^e siècles.

Si l'on tient compte aussi des déclarations qu'il a faites au Comité des règlements, à la Chambre et au Comité permanent du Sénat sur les transports et les communications, il a clairement laissé entendre qu'il n'hésiterait pas à recourir de nouveau aux mêmes moyens. De fait, il a affirmé qu'une autre année, il mettra peut-être fin à un autre 20 p. 100 du service, puis encore à un autre 20 p. 100. Il ne limite certainement pas les pouvoirs qu'il estime être en mesure d'exercer en vertu de l'article 64 de la Loi nationale sur les transports.

[Texte]

So, we see the potential for a squeeze play, and, Mr. Chairman, as we travelled all across Canada we heard suspicions that, in fact, CN and CP were in a conflict of interest position because they have to keep the patronage of Air Canada and CP Air up. There is a possible conflict of interest there. At the same time, they are concerned about inadequate rail capacity, particularly in the west, for the transshipment of bulk commodities; they are squeezed by the Crow rate structure. All of this would suggest, Mr. Chairman, that there might well be a premediated plan afoot, to which the Minister of Transport subscribes, to push passenger rail service right out of existence in this country.

I would like to begin by asking Mr. Roberts if he has read the rather detailed report that our committee submitted and would hope to have presented in Parliament by Mr. Mazankowski. In an attempt to present it under a Standing Order 43 motion, that opportunity was denied.

However, I would like to ask Mr. Roberts if he has read that report.

The Chairman: Mr. Roberts.

• 1155

Mr. J.F. Roberts: I have read an awful lot of things in this last two months, Mr. Siddon. One of the documents I have read is the report, yes.

Mr. Siddon: We commend Mr. Roberts for having done so. I wonder if he agrees with the general tenure of the findings of that report, and also the five rather specific recommendations.

Mr. J.F. Roberts: I do not recall the exact five recommendations. As I recall it, the first recommendation was that we do nothing on November 15.

Mr. Siddon: To be more specific, it recommended the rescinding—

Mr. J.F. Roberts: Exactly.

Mr. Siddon: —of the order.

Mr. J.F. Roberts: Given the circumstances, and that, if that action was taken, we would not have any capital to modernize the system, then we did not agree with that recommendation, of course.

Mr. Siddon: I think that Mr. Roberts would agree with the other four recommendations because they require an immediate provision of the costing order. The recommendation suggests that the federal government has a responsibility to ensure that rail passenger services in Canada be retained, modernized and expanded, as part of our national transportation system. I am sure he would agree with that. We recommended the establishment of a special Parliamentary committee or some body which would undertake a major enquiry, which would lead to the presentation of a VIA Rail Act to the House of

[Traduction]

Monsieur le président, nous croyons donc qu'il est possible qu'on effectue encore d'autres coupures de services et, lors de nos voyages à travers notre pays, on nous a communiqué des soupçons d'après lesquels le CN et le CP étaient en position de conflit d'intérêt étant donné que ces deux organismes doivent conserver la faveur que l'on accorde à Air Canada et à CP Air. Il s'agit donc d'un conflit d'intérêt possible. Par ailleurs, dans l'Ouest particulièrement, on est préoccupé par le fait qu'il n'y a pas assez de service de transport par rail des marchandises en vrac; les gens de cette région sont coincés par la structure de fixation des prix du Pas du Nid de corbeau. Tout cela peut nous faire penser, monsieur le président, qu'on envisage peut-être, avec l'appui du ministre, d'éliminer complètement de notre pays le transport par chemin de fer des voyageurs.

J'aimerais d'abord demander à M. Roberts s'il a lu le rapport assez détaillé que notre Comité a présenté et que M. Mazankowski espérait déposer devant le Parlement. Il a essayé de le faire en recourant à une motion en vertu du règlement 43, et on lui a refusé cette possibilité.

J'aimerais donc savoir si M. Roberts a lu ce rapport?

Le président: Monsieur Roberts.

M. J.F. Roberts: J'ai lu beaucoup de choses ces deux derniers mois, monsieur Siddon, y compris le rapport.

M. Siddon: Nous félicitons M. Roberts de l'avoir fait. Je me demande s'il est d'accord avec le contenu essentiel de ce document et également avec les cinq recommandations assez précises qu'il contient.

M. J.F. Roberts: Je ne me souviens pas précisément de ces cinq recommandations. Si ma mémoire est fidèle, la première demandait que nous ne fassions rien le 15 novembre.

M. Siddon: Pour être plus précis, elle recommandait le retrait de...

M. J.F. Roberts: Précisément.

M. Siddon: ... de l'ordre.

M. J.F. Roberts: Étant donné les circonstances et le fait que si les mesures étaient prises, nous ne disposerions pas du tout des capitaux nécessaires pour moderniser le réseau, bien entendu, nous n'étions pas d'accord avec cette recommandation.

M. Siddon: Je crois que M. Roberts pourra toutefois être d'accord avec les quatre autres recommandations car elles exigent qu'on fournisse immédiatement l'ordre relatif à l'établissement des coûts. En effet, d'après la recommandation, le gouvernement fédéral aurait la responsabilité de faire en sorte qu'on conserve, modernise et étende davantage le service de transport des voyageurs au Canada, et ce, dans le cadre de notre réseau national de transport. Je suis certain qu'il sera d'accord avec cela. Nous avons également recommandé la mise sur pied d'un comité parlementaire spécial ou d'un autre

[Text]

Commons. I think he would agree with all of those recommendations.

As to the number one recommendation, I would hesitate to speculate that Mr. Roberts might favour supporting that recommendation in view of all of the facts that have come to light in the last two or three months of public debate on this subject. If so however, I find it alarming that he could condone the process followed by the Minister of Transport, which implies that the minister, in the eyes of the president, might be free to exercise that process and that prerogative again. Did Mr. Roberts have a comment on that?

Mr. J.F. Roberts: Yes, I certainly do. Mr. Chairman, Mr. Siddon. We cannot go any longer without a major infusion of capital into rail passenger services in Canada. We supported the position because the alternatives were several years away, and we felt we could not wait, given that we could not get that money unless there was a reduction in services.

Mr. Siddon: Well then, Mr. Chairman—

Mr. J.F. Roberts: The other point I want to make, Mr. Siddon, is that it is extremely important that we develop a public transportation system in Canada. Let us not forget that is air, rail and road, and the problem is that the federal government does not have jurisdiction over the road system. If one of the recommendations had been that we bring in the provinces to that very important discussion; that is the key element that is missing.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, this leads into the subject I wanted to present by way of these graphical comparisons. I hope that members of the committee had an opportunity to look at these, because although Mr. Roberts has said there is no leverage in the use of the automobile, in fact the escalation of fuel costs and the tax back to the federal government is providing, at this very time in our nation's life, a tremendous incentive for people to look at alternative means of transport. In making this graphical comparison, I have tried to show what I consider to be the demand factors on the top two graphs. One, the projection of the increase in fuel cost to 1985 and beyond; and two, the trend in system load factors, with VIA Rail showing the increase from some 35 to 51 per cent load factor since Mr. Roberts and VIA Rail took over the operation of our railway passenger service.

It is interesting to note that on inter-city service, the bus system only operates at a load factor of 54 per cent, and scientists and engineers tell us that the energy efficient of a railway train is much superior to that of ten buses all hooked

[Translation]

organisme quelconque qui serait chargé d'entreprendre une enquête d'envergure sur la question, ce qui aurait pour résultat la présentation d'un projet de loi relatif à VIA Rail à la Chambre des communes. A mon avis, il pourra être d'accord avec chacune des recommandations.

Pour ce qui est de la première maintenant, j'hésite à dire que M. Roberts pourra l'appuyer, à la lumière de tous les faits soulevés ces deux ou trois derniers mois, lors de discussions publiques sur la question. S'il est incapable de le faire cependant, je considère alarmant qu'il puisse voir favorablement le moyen employé par le ministre des Transports, c'est-à-dire que ce dernier se sente libre de recourir encore une fois à ces méthodes et à user de ces prérogatives. Avez-vous quelque chose à dire là-dessus, monsieur Roberts?

M. J.F. Roberts: Oui, assurément, monsieur le président et monsieur Siddon. Nous ne pouvons poursuivre plus longtemps sans qu'on affecte des capitaux importants aux services de transport ferroviaire des voyageurs. Nous avons appuyé la position mentionnée parce que les solutions de rechange étaient prévues pour quelques années plus tard alors que nous ne pouvions attendre plus longtemps, et nous ne pouvions obtenir ces capitaux à moins qu'il n'y ait une réduction des services.

M. Siddon: Dans ce cas, monsieur le président . . .

M. J.F. Roberts: Je voudrais aussi préciser autre chose, monsieur Siddon; il est extrêmement important que nous mettions sur pied un réseau de transport public au Canada. N'oublions pas qu'il s'agit ici d'un transport aérien, ferroviaire et routier et que le problème vient du fait que le gouvernement fédéral n'a pas compétence en matière de transport routier. Il aurait fallu que l'une des recommandations propose d'associer les provinces à ces importantes discussions, sinon il manque un élément fondamental.

M. Siddon: Monsieur le président, cela m'amène à aborder le sujet que je voulais vous présenter au moyen de ces graphiques comparés. J'espère que les membres du Comité ont eu la possibilité de les examiner car bien que M. Roberts nous ait dit que nous n'avons pas de marge de manoeuvre pour ce qui est de l'utilisation de l'automobile, de fait étant donné la hausse marquée du coût de l'essence et des taxes prélevées par le gouvernement fédéral, la situation actuelle pousse certainement beaucoup les gens à chercher d'autres moyens de transport. Lorsque j'ai établi ces comparaisons, j'ai donc essayé de montrer les facteurs qui me paraissent liés à la demande au sommet des deux graphiques. Premièrement, on voit la projection relative à la hausse de l'essence jusqu'en 1985 et après; en deuxième lieu, on observe l'évolution des facteurs d'utilisation du système, VIA Rail indiquant une augmentation d'entre 35 à 51 p. 100 dans l'utilisation depuis que M. Roberts et VIA Rail ont assumé la responsabilité du fonctionnement de notre service de transport ferroviaire des voyageurs.

Au sujet du service de transport interurbain, il est intéressant de noter que l'indice d'utilisation des autocars n'est que de 54 p. 100. À cela s'ajoute le fait que des scientifiques et des mécaniciens nous disent qu'un train économise bien plus

[Texte]

together or travelling independently down the highway. So, in terms of energy saving and economic efficiency, if the railways charge VIA Rail on a proper basis for the running rights, rail is the most logical means of picking up the slack when people decide they cannot afford to fill their gasoline tank and travel 400 or 1000 miles. So the demand factors show that people, subsequent to 1980 and the National Energy Program, are going to be faced with an ever-increasing desire to travel by train.

• 1200

Then, in direct contrast, we look at what the minister has done to the budget for VIA Rail. As Mr. Roberts pointed out in his opening comment, VIA Rail is required to live within a fixed envelope. Mr. Chairman, had VIA Rail been granted its share of the economic development envelope projected to 1985 and beyond, which is clearly set out in the government's estimates, they would not have had to cancel 20 per cent of VIA Rail's services, they could have held them in abeyance until they had a chance to upgrade and modernize those services instead of shutting them down and having to face the significant re-start costs, if and when we do have to replace those systems with modern equipment, new stations and facilities.

So, what we see—and I am sure Mr. Roberts cannot take exception, because the data points plotted are taken right from the government's estimates—is an attempt to cut the guts out of VIA Rail by cutting the budget for VIA Rail to something significantly short of its normal share of the economic development envelope.

Mr. Chairman, that lends credence to those people who say that the railways, the bus lobby, and the Ministry of Transport in general are putting the passenger rail service in a vice and trying to squeeze it out of existence, because they are starving it for capital. There was no excuse for cutting out those services when they should have, in fact—the Minister of Transport should have—been lobbying in cabinet to have an increase in funding. Mr. Roberts, I believe, Mr. Chairman, should have been pressing for that increase in their funding and he should not have taken this sitting down.

Why is it that when the government's budget was tabled on November 12 there was no significant evidence of restraint in the area of the budget of the Secretary of State, the government's advertising budget, the CBC budget—which is subsidized to the tune of \$500 million a year—

The Chairman: I am sorry, Mr. Siddon, but I do not think—

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I do not think—

[Traduction]

d'énergie que 10 autocars attachés les uns aux autres ou voyageant seuls. Par conséquent, sur le plan de l'économie d'énergie et de l'efficacité économique, si les chemins de fer exigent de VIA Rail les sommes appropriées, correspondant aux besoins réels du fonctionnement, les chemins de fer constituent le moyen le plus indiqué pour transporter ceux qui abandonneront leur voiture lorsqu'ils se rendront compte qu'ils ne peuvent se permettre de remplir leur réservoir à essence pour voyager sur des trajets de 400 ou 1,000 milles. L'évolution de la demande nous révèle dès lors que, depuis 1980, depuis le lancement du Programme énergétique national, les gens vont avoir de plus en plus tendance à voyager en train.

Mais, aux antipodes de cela, regardez ce que le ministre a fait pour le budget de VIA Rail. Comme M. Roberts le soulignait dans sa déclaration préliminaire, VIA Rail est tenu de respecter une enveloppe rigide. Monsieur le président, si VIA Rail avait obtenu sa juste part de l'enveloppe destinée au développement économique prévu au minimum jusqu'en 1985, et qu'on retrouve très facilement dans les prévisions budgétaires du gouvernement, il n'aurait pas été nécessaire de supprimer 20 p. 100 des services offerts par la compagnie; cette dernière aurait pu continuer à les assurer jusqu'à ce qu'elle ait la possibilité de moderniser ses installations au lieu d'avoir à les fermer, quitte à les rouvrir plus tard, mais à quel coût, si jamais nous finissons par remplacer cette infrastructure par du matériel et des gares modernes.

Nous voyons dès lors—et je ne doute pas que M. Roberts y ait à redire étant donné que les données en question proviennent directement des prévisions budgétaires gouvernementales—une tentative visant à émasculer VIA Rail en ramenant son budget à une fraction de la juste part qui lui reviendrait dans le cadre de l'enveloppe destinée au développement économique.

Tout ceci, monsieur le président, donne raison à ceux qui affirment que les compagnies de chemins de fer, les sociétés d'autocars et le ministère des Transports de façon plus générale pressurent les services ferroviaires voyageurs et essaient de les éliminer du circuit en leur refusant les capitaux d'investissement nécessaires. Absolument rien ne peut justifier la suppression de ces services étant donné qu'en réalité le ministre des Transports aurait dû, au contraire, faire pression sur le Cabinet pour obtenir une augmentation du financement. Je dirais, monsieur le président, que M. Roberts aurait dû insister dans ce sens et qu'il n'aurait pas dû accepter cette décision sans réagir.

Pour quelle raison, lorsque le budget fut déposé le 12 novembre, celui-ci ne contenait-il aucune indication tangible d'une compression des budgets du Secrétariat d'État, du budget publicitaire du Gouvernement, du budget de Radio-Canada—société subventionnée à raison de 500 millions de dollars par an—

Le président: Excusez-moi, monsieur Siddon, mais je ne pense pas...

M. Siddon: Monsieur le président, moi non plus...

[Text]

The Chairman: Order, please. I do not think it is fair to ask our witness to comment on the budgets of other departments. I think it is fair to ask him about his own budget, but I do not think it is fair to ask him about that of the Secretary of State or other departments of government.

Mr. Siddon: I am asking, Mr. Chairman, why Mr. Roberts has succumbed so readily to the appeal that he should cut \$100 million off the spending for his department and for VIA Rail, when the airport subsidies will continue, the landing charges are not going up, the fuel cost subsidies to the airlines and to the highway bus system are not being increased. Why did he not raise these questions? And why was the Minister of Transport allowed to yield so readily to the pressure for cutbacks when none of these other programs—many of them often irrelevant—were subject to any cutback at all?

I do not have too many minutes left, but I would like to move on to the costing order and the question of billing.

Mr. Chairman, I think Mr. Roberts would agree that since the advent of our heavy-unit trains, in particular, operating in western Canada, the wear and tear on our rail system is horrendous. We have 100-ton cars and 100-car trains all moving along those railway tracks without adequate shock-absorption capacity; we are wearing waves in the rails, which have to be ground out every year or two at immense cost to the railways; we are destroying the roadbed and having to re-ballast and reconstruct those rights of way on a much more frequent basis. We are now talking about the capital cost of pushing a new tunnel through the Rogers Pass summit.

Many of these measures are required because of the pressures that our freight and bulk-handling demands are placing on the railway, and what we are seeing, Mr. Chairman, is an attempt to soak the passenger-travelling public for a significant part of those costs. To be specific, I would point out that when our task force travelled across Canada we learned, for example, that the charge per car-mile to VIA Rail for operating a Budd car, on a service like Toronto-Havelock, was something like \$7.50, yet to move a carful of mineral ore over that same distance was something like \$2.50 a car-mile.

I know that Mr. Roberts is aware of these discrepancies. I think it is high time that the Canadian people realized that the railways are hosing VIA Rail, charging excessively for the running rights on the rails and using those subsidies to help to defray the costs of rail re-grinding and other initiatives because they do not have the courage, and politicians do not have the courage, to face up to the Crow rate problem, to face up to the need for an aggressive program of increasing our rail capacity in western and Atlantic Canada.

[Translation]

Le président: A l'ordre, je vous prie. Il n'est pas raisonnable à mes yeux de demander au témoin de donner son avis sur les budgets d'autres ministères. Il est normal de l'interroger sur son propre budget, mais je ne pense pas qu'il faille en toute justice lui demander ce qu'il pense de celui du Secrétariat d'État ou d'autres ministères.

M. Siddon: Tout ce que je veux savoir, monsieur le président, c'est pourquoi M. Roberts a accepté si facilement de retrancher 100 millions de dollars du budget d'exploitation de son secteur, de VIA Rail, alors que les aéroports continueront d'être lourdement subventionnés, que les taxes d'atterrissage resteront inchangées, que les compagnies aériennes et les autocars interurbains continueront à bénéficier de subventions sur le carburant. Pourquoi M. Roberts n'a-t-il pas invoqué tout cela? Pourquoi le ministre des Transports a-t-il pu céder si facilement aux pressions auxquelles il était soumis alors qu'aucun de ces autres programmes—et nombreux sont ceux qui n'ont qu'une importance limitée—n'a fait l'objet d'une compression budgétaire quelle qu'elle soit?

Il ne me reste guère de temps, mais j'aimerais aborder la question de l'ordonnance sur les prix de revient et celle de la facturation.

Monsieur le président, M. Roberts serait, je crois, d'accord avec moi pour dire que depuis la mise en service des convois lourds, en particulier dans l'Ouest, la dégradation de nos voies ferrées est épouvantable. Nous avons sur ces voies des wagons de 100 tonnes et des convois de 100 wagons qui ne sont même pas munis de dispositifs amortisseurs, les rails se déforment et il faut les rectifier tous les ans ou tous les deux ans, ce qui coûte un prix exorbitant, les ballasts se dégradent et doivent être eux aussi refaits beaucoup plus fréquemment. Nous parlons aujourd'hui de l'investissement nécessaire pour percer un nouveau tunnel permettant le franchissement du col Rogers.

Bon nombre de ces travaux deviennent indispensables en raison des contraintes imposées aux compagnies ferroviaires par le transport des marchandises et le transport en vrac, et ce qui se passe, monsieur le président, c'est qu'on essaie de faire assumer une bonne partie de ces frais par le secteur voyageur. Pour vous donner davantage de détails, je vous signalerais que lorsque notre comité spécial a traversé le Canada, nous avons par exemple appris que VIA Rail devait payer quelque chose comme \$7.50 par 1,000-wagons pour une automotrice sur un tronçon comme Toronto-Havelock, alors qu'il n'en coûte que \$2.50 à peu près pour un wagon chargé de minerais.

Je sais que M. Roberts n'ignore pas ces contradictions. Il est grand temps, dirais-je, que les Canadiens comprennent que les compagnies ferroviaires pressurent VIA Rail et lui imposent des tarifs abusifs pour l'utilisation des voies, utilisant à leur tour ces subventions pour payer les frais de rectifiage des rails et autres travaux de ce genre parce qu'elles n'ont pas le courage, pas plus que les hommes politiques d'ailleurs, de régler une fois pour toutes le problème du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau ni d'admettre qu'il est indispensable de mettre sur pied un programme ambitieux qui permettrait d'élargir le potentiel ferroviaire dans l'ouest et dans l'est du pays.

[Texte]

I would like to say, Mr. Roberts, that you, in your introductory comments, said that the railways are "capital starved". You were formerly with CNR, you know all about that starvation.

Mr. J.F. Roberts: VIA Rail is capital starved.

Mr. Siddon: You said that the railways are capital starved—that is what I wrote down when you said it. Now, you can re-check your comments; but, if that is the case, why is it that CN and CP together returned profits which approached \$300 million last year, while they are soaking the Government of Canada \$300 million to \$400 million in running charges, and then the government has the gall to come along and say—and you have the gall to come along to this committee and say—we need another \$107 million; we have cut out \$100 million worth of service, but we need \$107 million to cover the severance benefits and other benefits, and to cover the 13th Bills.

• 1205

I have asked you, Mr. Roberts: What have we saved? All we have done is destroy 20 per cent of our service. We are telling passengers from Vancouver who want to go to Jasper that they have to go to Calgary and take a rail-liner to Edmonton, and take a rail-liner or the *Skeena* back to Jasper. Who the hell is going to do that, Mr. Chairman and Mr. President?

So I think these are crucial questions that have not been answered. The minister in the House has failed to deny that the Canadian will be cut from 20 to 13 cars next summer. Japanese travel agents in Vancouver are telling us that they can only have 50 sleepers a week for the whole season next year on the Canadian service and that they are having to turn away requests to book tours now. We are going to have a major construction project in the Rogers Pass. We know that is the heavily used corridor for the handling and shipment of grain and bulk commodities; we are going to have such almighty congestion there next summer that people are not going to travel by train, and then the minister will come back into the House and say that it is not viable, that people are not using it. Sure, they are not using it because by design you have made sure they would not use it.

I think it is high time, Mr. Roberts, as President of VIA Rail, you have the courage to go public, not just to say you are going to resign if there is not some change in a year's time, but to say that it is high time VIA Rail got a fair shake from this Minister of Transport and this government and the government got its priorities straight in terms of the use of the tax dollar.

[Traduction]

Je voudrais ajouter, monsieur Roberts, que vous avez vous-même dit en guise d'introduction que les compagnies ferroviaires avaient désespérément besoin de capitaux d'investissement. Vous avez travaillé pour le CN, et vous connaissez dès lors bien le problème.

M. J.F. Roberts: C'est VIA Rail qui a désespérément besoin de capitaux.

M. Siddon: Vous avez parlé des compagnies ferroviaires, c'est ce que j'avais relevé au moment-même où vous en avez parlé. Vous pouvez vérifier si vous voulez mais, même si je me trompe, j'aimerais néanmoins savoir pourquoi le CN et le CP ont totalisé l'an dernier des bénéfices voisins des 300 millions de dollars alors que ces deux compagnies ponctionnent le gouvernement canadien à concurrence de 300 ou 400 millions de dollars au titre des frais d'exploitation, et que ce même gouvernement a le front, tout comme vous d'ailleurs, monsieur Roberts, de venir nous dire qu'il nous faut 107 millions de dollars de plus. Nous avons amputé les services voyageurs de 100 millions de dollars, mais il nous faut 107 millions de dollars pour pouvoir payer notamment les prestations de cessation de fonction et les treizièmes.

Je vous le demande, monsieur Roberts, où avons-nous réussi à économiser? Tout ce que nous avons réussi à faire, c'est éliminer 20 p. 100 des services voyageurs. Nous disons aux Canadiens qui veulent se rendre de Vancouver à Jasper qu'ils doivent aller jusqu'à Calgary pour prendre une automotrice jusqu'à Edmonton puis de là prendre le *Skeena* pour remonter vers Jasper. Monsieur le président, monsieur le directeur, qui serait assez fou pour le faire?

Voilà donc des questions fondamentales qui sont restées sans réponse. A la Chambre, le ministre n'a pu nier le fait que le Canadien n'aura plus que 13 wagons l'été prochain au lieu de 20. Les agents de voyages japonais de Vancouver nous disent qu'ils ne peuvent obtenir à bord du Canadien que 50 wagons-lits par semaine pour toute la saison prochaine et que, déjà maintenant, ils doivent refuser des réservations pour des voyages organisés. De grands travaux vont être entrepris au col Rogers. Nous savons qu'il s'agit là d'un axe extrêmement achalandé par les convois servant au transport des céréales et du fret en vrac; les embouteillages vont être tels l'été prochain que les liaisons voyageurs seront pratiquement impossibles. A ce moment, nous verrons le ministre venir nous dire à la Chambre que ce service n'est pas rentable parce que les Canadiens ne s'en servent pas. Bien sûr, mais s'ils ne s'en servent pas, c'est parce que vous avez fait ce qui était possible pour qu'ils ne puissent pas s'en servir.

Il est, je crois, grand temps, monsieur Roberts, vous qui êtes président de VIA Rail, que vous ayez le courage de prendre publiquement position, et pas seulement de vous contenter de dire que vous allez démissionner si, dans un an, les choses ne se sont pas améliorées, mais de dire bien haut qu'il est temps que VIA Rail obtienne sa part du ministère des Transports et du gouvernement, il est grand temps que le gouvernement se

[Text]

And all this phony charade about the railways costing the traveller \$70 in subsidy for every trip, when we know that there are horrendous subsidies going to the automobile driver and the bus companies and the airlines, and nobody is saying anything about that.

And nobody will give us the data: nobody would produce for our committee—in fact, VIA and the CTC officials would not appear before our committee—nobody is telling us the truth about load factors and the fact that this graph shows that from 1981 onward there is going to be tremendous pressure for an increased capacity not merely in the corridor but from one end of this country to the other. The minister has cut the guts out of that system, and you and your officials should have the courage to come forward and say so because we cannot fight this battle alone in opposition or in this transport committee.

The Chairman: That is your 15 minutes, Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Thank you.

The Chairman: I am going to give Mr. Roberts a moment or two to respond.

Mr. J.F. Roberts: Thank you, Mr. Chairman. How do you respond to a speech, Mr. Chairman?

The Chairman: By making another speech, for which, I am afraid, there is not time.

Mr. J.F. Roberts: By making another speech, but we do not have any time, do we?

But, Mr. Siddon, very briefly what you have been saying with respect to one of these days we are going to wake up in Canada and find out that the private automobile is no longer viable and we do not have a public transportation system to take its place. We agreed on the November 15 because we need some money to invest in the rail passenger system in Canada. If the political end of the business cannot come up with that money, then we have to take the alternatives that are open to us, and the alternative that was open to us was a reduction of \$100 million. If you are going to reduce \$100 million, there has to be a transcontinental that leaves. And, from a purely transportation economics point of view, there is some validity in that because rail passenger service, in terms of a viable transportation entity, is between 100 and 500 miles, and that is the link in the total transportation system which we should be plugging for in Canada. But we agree that we have to have a transcontinental service for many, many, many reasons; and it is not only economics; it is the whole fabric of Canada.

Now, you speak of the railways, and I am sorry if I gave the impression in my opening remarks that I was talking about

[Translation]

penche sur ses priorités et sur la saine utilisation des impôts qu'il perçoit.

Et toutes ces sottises qu'on nous débite lorsqu'on nous dit que chaque trajet voyageurs coûte \$70 en subventions, alors que nous savons pertinemment que l'automobile particulière, l'avion et l'autocar interurbain bénéficient de subventions phénoménales que personne ne semble vouloir contester.

Pourtant, personne ne nous donne les renseignements qu'il nous faudrait: personne ne veut venir nous dire, et même, VIA et les gens de la Commission canadienne des transports n'auraient même pas comparu devant nous, personne ne veut donc nous dire la vérité au sujet des facteurs de remplissage et du fait que, comme nous le montre le graphique, dès 1981 nous allons assister à une augmentation phénoménale de la demande pas seulement dans le corridor, mais à l'échelle du pays tout entier. Le ministre a émasculé notre réseau et il serait bon que vos collaborateurs et vous-même ayez le courage de sortir des rangs et de le dire bien haut parce qu'il est évident que l'opposition à elle seule ne peut pas remporter la bataille pas plus que ne le peut le seul comité des Transports.

Le président: Voilà qui met fin à vos 15 minutes, monsieur Siddon.

M. Siddon: Je vous remercie.

Le président: Je vais donner à M. Roberts quelques instants pour répondre.

M. J.F. Roberts: Merci beaucoup, monsieur le président. Comment répondre à pareilles diatribes?

Le président: Par une autre diatribe, pour laquelle, malheureusement, vous n'avez pas le temps voulu.

M. J.F. Roberts: Une autre diatribe, n'est-ce pas, mais vous ne me donnez pas le temps pour la faire?

Quoi qu'il en soit, monsieur Siddon, lorsque vous dites, et je serai bref, que nous allons nous réveiller un beau jour pour nous rendre compte que l'automobile particulière n'est plus rentable et que nous n'avons pas de système de transport en commun valable en guise de solution de rechange, nous avons accepté la décision du 15 novembre parce qu'il nous fallait de l'argent pour pouvoir investir dans notre réseau voyageurs. Si les pouvoirs politiques dont nous dépendons ne peuvent nous fournir les capitaux nécessaires, nous devons bien trouver d'autres solutions et, en l'occurrence, la solution qui s'offrait à nous était une réduction de 100 millions de dollars. Pour arriver à cette réduction, il faut supprimer un transcontinental et, d'un strict point de vue de rentabilité économique, cette solution trouve une certaine justification en ce sens que, pour pouvoir être rentable, un service voyageurs doit se situer dans la fourchette des 100 à 500 milles et c'est justement cette plaque tournante du réseau global que nous devrions assurer. Nous sommes néanmoins d'accord pour dire qu'il nous faut une liaison transcontinentale pour toute une série de raisons qui ne sont pas simplement d'ordre économique, car il s'agit de la trame même du Canada.

Vous parlez des compagnies ferroviaires, et je suis désolé de vous avoir donné l'impression dans mon introduction que

[Texte]

railways generally being capital starved; that is incorrect. I am talking about the rail passenger system.

Now, in terms of Rogers Pass, Rogers Pass going to be a problem. The only problem is as a long-term railroad there is no doubt that the hundred-ton car is a real problem. But in terms of cost per ton-mile, it may be cheaper than smaller cars that would have less impact on the rail.

• 1210

Mr. Siddon: Are they paying their way on—

Mr. J.F. Roberts: Not only that; it would increase the number of trains and you would need more tunnels. So there is much to be said, you know, for both sides of the equation. Talking about rail passenger services, one of our problems in Canada is that we have been living beyond our means with respect to energy considerations. We are now moving from gasoline at \$1 a gallon to \$4 and \$5 a gallon. There is no doubt that there are going to be pressures on the public transportation system because people will be looking at an alternative to the private automobile. There is no doubt about it; we have to face that.

We are saying that, given the alternatives—and I do not shrink away from the fact that we supported the November 15th—given the alternatives that were given to us . . . But nobody is going to accuse me of not having the guts to go through with my convictions because if that were the case, I would never have taken this job.

The Chairman: Thank you, Mr. Roberts.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, why would—

The Chairman: I am sorry, Mr. Siddon, I have to move on to the next speaker.

Mr. Siddon: Why would VIA Rail not just refuse to pay the invoice until an itemized account was submitted?

The Chairman: Order, order. Mr. Bockstael, please.

Mr. Bockstael: Do I have permission of the committee to ask a question?

The Chairman: You are a member of the committee as any other member. We cannot judge your questions before we hear them, Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: I will be very brief. Two questions came to mind. A new agreement has to be completed by January 1, 1982 and I know that as agreements are being negotiated it may not be proper to ask questions about it; but, are you hopeful, Mr. Roberts, that you will have that agreement concluded by the end of this year?

The Chairman: Mr. Roberts?

[Traduction]

c'était toutes les compagnies ferroviaires qui avaient désespérément besoin de capitaux, car ce n'est pas le cas: je parlais strictement du réseau voyageurs.

Pour ce qui est du col Rogers, un problème va se poser. Le seul problème, c'est que dans le contexte des services ferroviaires à long terme, les wagons de 100 tonnes posent certaines difficultés. Mais il se peut fort bien qu'ils soient plus rentables que les wagons plus petits si l'on tient compte de leur coût à la tonne par mille, et qu'ils aient une incidence moindre sur les rails.

M. Siddon: Paient-ils leur part . . .

M. J.F. Roberts: Oui, et plus encore. L'utilisation de ces wagons multiplierait le nombre de trains nécessaires et exigerait la construction de tunnels supplémentaires. Il y a des avantages et des inconvénients des deux côtés. Revenons maintenant aux services voyageurs. L'un des problèmes au Canada, c'est que nous vivons depuis un certain temps au-dessus de nos moyens énergétiques. Le pétrole ne coûte plus \$1 le gallon, et nous nous dirigeons vers les \$4 ou \$5. Il est donc certain que les gens vont de plus en plus chercher des solutions pour éviter d'utiliser leur automobile; ils vont donc davantage recourir au réseau de transport en commun. C'est un fait que personne ne peut nier.

Nous disons que compte tenu des solutions envisageables (et je ne suis pas en train d'essayer de dire que nous n'avons pas appuyé la décision du 15 novembre) . . . mais personne ne pourra m'accuser de ne pas avoir le courage de respecter mes convictions, car si c'était le cas, je n'aurais jamais accepté ce poste.

Le président: Merci, monsieur Roberts.

M. Siddon: Monsieur le président, pourquoi . . .

Le président: Je regrette, monsieur Siddon, mais je dois donner la parole à la prochaine personne sur ma liste.

M. Siddon: Pourquoi VIA Rail ne refuserait-il pas de payer la facture tant qu'on ne lui soumet pas un état de compte détaillé?

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Ai-je la permission du Comité de poser encore une question?

Le président: Vous êtes membre du Comité au même titre que tous les autres. Nous ne pouvons pas juger de la qualité de vos questions tant que nous ne les avons pas entendues.

M. Bockstael: Je serai très bref. En fait, deux questions me sont venues à l'esprit. Un nouvel accord doit être signé d'ici le 1^{er} janvier 1982, et je sais qu'il n'est pas recommandé de poser des questions au sujet d'accords qui sont en train d'être négociés. Quoi qu'il en soit, j'aimerais savoir si M. Roberts pense que cet accord a des chances d'être conclu avant la fin de l'année.

Le président: M. Roberts?

[Text]

Mr. J.F. Roberts: There are certain things we want in that agreement and we are going to get them or we will not sign, and I guess that is about all I can say at the moment about that.

Mr. Bockstael: It has been said at different times that the use of passes on VIA Rail has cost VIA Rail anywhere from \$10 million to \$12 million in a year. I am not disputing or challenging in any way, shape or form that passes gained by people who work for the railroad in years gone by should not be honoured, but the point is that these railway people are under the impression that their railroad, CN or CP, pay VIA Rail properly for the use of these passes. I understand that under the past agreement, the railways were only liable for 50 per cent of the cost of using the pass.

The problem comes from my constituency. I have people in my constituency who are retired railway employees. CN honours CN railway passes; CP honours CP railway passes. In the west, now that large segments of the CN passenger line are no longer running or no longer being served, is there any intent on the part of VIA to secure from the railways complete interlining of these passes? If the CN people in the west have nothing at their disposal but the CP track, can we not, as a government, oblige the railways to honour their employees' passes whichever railroad they are riding on?

The Chairman: Mr. Roberts.

Mr. J.F. Roberts: Mr. Chairman, Mr. Bockstael, this year, 1981, the basic transportation value of pass usage in Canada is approximately \$11 million. We collect 50 per cent of that basic transportation cost on transcontinental trains, basically, and on Fridays and Sundays in the corridor between Quebec City and Windsor. The remainder of the time, there is no compensation.

• 1215

That money that we receive from Canadian National and Canadian Pacific this year will amount to approximately \$3.5 million. That \$3.5 million is placed in an incentive pot. If the railways run the trains on time, then they can recoup that \$3.5 million. It is estimated that this year they will recoup about 70 per cent of that \$3.5 million. Therefore, the answer to your question is that the value of the passes would be about \$11 million, and we would recoup about \$1 million.

I will say this, with respect to the changes that took place on November 15. Some couple of months ago, we wrote to Canadian National and Canadian Pacific, after the announcement was made, and said that there would be a problem coming up on November 15, because Canadian Pacific employees who normally could have gotten to Saint John, New Brunswick, would no longer be able to get there because CP passes are only good on VIA trains over CP lines.

[Translation]

M. J.F. Roberts: Il existe certaines choses auxquelles nous tenons beaucoup et sans lesquelles nous ne signerons pas. Je pense que c'est tout ce que je puis dire pour l'instant.

M. Bockstael: On a souvent entendu dire que l'utilisation des laissez-passer sur les trains de VIA rail aura coûté à cette dernière quelque chose de l'ordre de 10 à 12 millions de dollars par an. Je ne veux pas du tout dire que les laissez-passer que reçoivent depuis de nombreuses années les gens qui travaillent sur les chemins de fer ne devraient pas être honorés. Mais il me semble que ces employés ont l'impression que leur employeur, c'est-à-dire le CN ou le CP, verse quelque chose à VIA Rail en compensation. Il me semble que dans le cadre de l'ancien accord, les chemins de fer n'assumaient que 50 p. 100 des coûts d'utilisation des laissez-passer.

J'aimerais vous exposer un problème qui se pose dans ma circonscription, où vivent des retraités des chemins de fer. Le CN honore les laissez-passer du CN, et le CP honore les siens. J'aimerais savoir si dans l'Ouest, où le CN a supprimé beaucoup de services voyageurs, VIA Rail a l'intention d'honorer les laissez-passer de ces gens qui sont maintenant privés des services auxquels ils avaient droit? Si les employés du CN dans l'Ouest ne peuvent prendre que des trains qui empruntent les lignes du CP, ne pourrions-nous pas, en tant que gouvernement, obliger les sociétés de chemins de fer à honorer les laissez-passer des employés, quelle que soient les lignes empruntées?

Le président: Monsieur Roberts.

M. J.F. Roberts: Monsieur Bockstael, cette année, en 1981, la valeur des laissez-passer utilisés au Canada se chiffre à environ 11 millions de dollars. Nous récupérons 50 p. 100 des coûts de transport de base grâce surtout au transcontinentaux et aux trains qui desservent le corridor Québec-Windsor, le vendredi et le dimanche. Les autres trains ne nous procurent aucune compensation.

Le Canadien National et le Canadien Pacifique nous donneront cette année environ \$3.5 millions, qui seront placés dans un fonds d'encouragement. Si les compagnies de chemin de fer respectent les horaires de départ des trains, elles pourront récupérer ces \$3.5 millions. D'après les prévisions, elles pourront empocher cette année quelque 70 p.100 de cette somme. Par conséquent, pour répondre à votre question, je dirais que la valeur des laissez-passer s'élèverait sans doute à environ \$11 millions, dont nous récupérerions près de \$1 million.

J'aimerais maintenant vous donner quelques explications au sujet des changements qui ont été apportés au système le 15 novembre. Il y a deux ou trois mois, une fois l'annonce faite, nous avons écrit au Canadien National et au Canadien Pacifique pour leur dire qu'il y aurait un problème à partir du 15 novembre, car les employés du Canadien Pacifique qui normalement auraient pu se rendre jusqu'à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, ne pourraient plus le faire, car les laissez-passer du

[Texte]

As far as Canadian National is concerned, there is another problem with respect to people getting from Winnipeg to Vancouver, or Vancouver to a spot east of Saskatoon. We brought that to their attention. That letter was responded to recently, and the railways have asked us for a proposition. We have now given Canadian National and Canadian Pacific a proposition, but since it is a negotiable item, I would not want to divulge what we have proposed at the moment.

The Chairman: Mr. Bockstaël.

Mr. Bockstaël: My follow-up on that, Mr. Roberts, is this. Under the costing order, I take it, the railways do not give you any discounts or preferred reductions?

Mr. J.F. Roberts: You are quite right on that.

Mr. Bockstaël: So I do not see why you, as VIA Rail, should have to give the railways half price for something which is their obligation and commitment through previous wage agreements. That is just an expression of an opinion, it is not a question.

The question I have right now is: What do I tell the railway people in my community who have traditionally gone from Winnipeg to Edmonton to visit relatives at Christmas time if they are planning to leave December 15 with their passes? Is there any agreement for immediate use of one or the other on the railway? I know that person would have to go to Calgary and then take a dayliner or a bus from Calgary to Edmonton. But, at least, those people could go from Winnipeg to Calgary on a CN pass, if VIA would honour it on CP tracks.

Mr. J.F. Roberts: The only way that could be done would be if Canadian National agreed to it. They will have to agree to our proposition before that person is going to travel on December 24. It is in the hands of the railways.

Since they are not VIA passes, but Canadian National passes and Canadian Pacific passes, we cannot tell the railways how to use the passes.

Mr. Bockstaël: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Bockstaël.

Mr. Mayer, you have 10 minutes, and that will complete our hearings this morning. I am going by this little instrument here.

Mr. Mayer: Can I then come back on the second round this afternoon?

[Traduction]

CP ne seraient utilisables que sur les trains VIA qui empruntent des lignes du CP.

Du côté du Canadien National, il y a un autre problème qui se pose au sujet des gens qui veulent aller de Winnipeg à Vancouver, ou de Vancouver à un endroit situé à l'est de Saskatoon. Nous avons également porté ce problème à leur attention. Les chemins de fer nous ont répondu tout dernièrement en nous demandant de leur présenter une proposition. C'est ce que nous avons fait, mais puisqu'il s'agit de quelque chose de négociable, je ne voudrais pas en divulguer le contenu, du moins pas pour l'instant.

Le président: Monsieur Bockstaël.

M. Bockstaël: J'aimerais maintenant vous poser une question qui fait suite à la précédente. D'après ce que j'ai compris, le système d'établissement des prix ne vous donnerait pas de rabais ou de tarifs préférentiels, n'est-ce pas?

M. J.F. Roberts: Vous avez tout à fait raison.

M. Bockstaël: Alors, je ne vois pas pourquoi VIA Rail devrait donner aux chemins de fer la moitié du prix de quelque chose qu'ils sont tenus de vous fournir en vertu d'accords sur les salaires déjà conclus. Ce n'est pas une question, mais plutôt l'expression d'une opinion personnelle.

J'en arrive donc à ma question: Que dois-je dire aux chemins de fer qui vivent dans ma localité et qui se rendent chaque année de Winnipeg à Edmonton pour passer Noël dans leur famille, et qui comptent partir le 15 décembre, leur laissez-passer à la main? Existe-t-il un accord en vertu duquel ces laissez-passer peuvent être utilisés avec l'une ou l'autre des compagnies de chemin de fer? Je sais que ces gens devront de toute façon se rendre à Calgary d'où ils pourraient prendre un autobus jusqu'à Edmonton. Mais si VIA Rail honorait les laissez-passer pour les trains empruntant les lignes du CP, ces gens pourraient au moins aller en train de Winnipeg à Calgary en utilisant leur laissez-passer.

M. J.F. Roberts: Cela ne serait possible que si le Canadien National en convenait. Pour que les gens voyageant le 24 décembre utilisent leur laissez-passer, il faudrait d'abord que les sociétés ferroviaires acceptent notre proposition. C'est à elles d'en décider.

Ces laissez-passer ne sont pas émis par VIA Rail, mais par le Canadien National ou le Canadien Pacifique, et nous ne pouvons pas dire à ces sociétés ce qu'elles doivent faire.

M. Bockstaël: Merci.

Le président: Merci, monsieur Bockstaël.

Monsieur Mayer, vous avez dix minutes, après quoi je lèverai la séance. Je dois me fier à l'horloge.

M. Mayer: Pourriez-vous m'inscrire pour un deuxième tour cet après-midi?

[Text]

[Translation]

• 1220

The Chairman: We have the CTC's Railway Transport Committee this afternoon, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Then, Mr. Chairman, let me open by saying that I hope Mr. Roberts understands some of the frustrations the committee must feel here this morning, because this is the first time that members of the House of Commons have had a chance publicly, and on record, to let somebody know the views of what most Canadians feel as a result of the cutbacks that were announced on July 27 and implemented just some two weeks ago. He is the lightning rod which I think he has to realize because of his position attracts some of our criticisms.

I have to think that if he understands as a railroader himself some of the emotions which Canadians feel for passenger service in this country, particularly when we are such a large country and we do stretch from one ocean to the other. I hope he will take the comments from our side here at least in that kind of light. I repeat, there is a lot of frustration with the process, and it is directed, although somewhat indirectly in many ways, at VIA Rail which he heads.

In light of that I would now like to ask him a couple of specific questions. What is going to happen to the equipment which now supposedly is surplus after the November 15 cutbacks? I mean, is it going for scrap or is it going to be retained for use in peak periods? What precisely is happening to it?

The Chairman: Mr. Roberts.

Mr. J.F. Roberts: There are approximately 275 pieces of equipment which will be surplus to the operation. A lot of these cars are old cars for which we still have to use 400-pound blocks of ice to air condition. There are very specific types of cars like the turbo trains which, next year, will become surplus. I am talking about 275 pieces of equipment which will become surplus by the end of next year. Some of those, naturally, are surplus now.

Mr. Mayer: What percentage of that will be usable in terms of emergencies or peak periods? Just give us an idea; I do not want to pursue this too far because my time is limited.

Mr. J.F. Roberts: With the new equipment coming on stream we do not believe that they will be required. With the one transcontinental train service, we do not believe that they will be required.

Mr. Mayer: So you will be scrapping them, putting them out to tender, or—

Mr. J.F. Roberts: No. What we will be doing is putting them up for sale. It is extremely expensive to have equipment lying around in Canada, because you must continuously heat the equipment during the winter months so it will not deteriorate. If you leave a car out in the cold, regardless of where it is in Canada, there will be deterioration of the interior. As a matter of fact we are talking to the external auditors now regarding the matter and, because the equipment will be

Le président: Nous accueillons cet après-midi les représentants du Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports, monsieur Mayer.

M. Mayer: Permettez-moi, monsieur le président, de commencer en disant que j'espère que M. Roberts comprendra certaines des frustrations des membres du Comité, car c'est la première fois que des députés ont la possibilité de dire publiquement ce qu'ils pensent des sentiments qu'éprouvent la plupart des Canadiens à la suite des réductions annoncées le 27 juillet, et mises en vigueur il y a à peine deux semaines. C'est vous qui allez vous attirer nos foudres étant donné le poste que vous occupez.

J'ose espérer que M. Roberts, ancien cheminot lui-même, comprendra ce que ressentent les Canadiens vis-à-vis des services pour voyageurs étant donné la grandeur du pays, qui s'étale d'un océan à l'autre. J'espère qu'il placera dans ce contexte les commentaires que lui feront les députés de mon parti. Comme je l'ai déjà dit, beaucoup de gens sont frustrés et un certain nombre des critiques que l'on pourrait faire seront dirigées indirectement contre VIA Rail, et contre lui, puisqu'il en est le président.

Cela dit, j'aimerais lui poser quelques questions bien précises. J'aimerais savoir ce qu'il adviendra du matériel qui est devenu excédentaire depuis les réductions apportées le 15 novembre dernier? Sera-t-il mis au rancart, ou le gardera-t-on pour s'en servir pendant les périodes de pointe?

Le président: Monsieur Roberts.

M. J.F. Roberts: Il y aura dorénavant environ 275 pièces d'équipement qui seront excédentaires. Il s'agit en partie d'un certain nombre de vieux wagons dont la climatisation exige l'utilisation de blocs de glace pesant 400 livres. Il y a d'autre part les wagons des turbotrans qui seront excédentaires l'an prochain. D'ici l'an prochain, 275 pièces d'équipement seront excédentaires, donc, mais un certain nombre d'entre elles le sont déjà.

M. Mayer: Et quel pourcentage de ce matériel sera utilisable en cas d'urgence ou lors des périodes de pointe? Je ne voudrais pas consacrer tout le temps qui m'est alloué pour discuter de cela, mais j'aimerais en avoir une meilleure idée.

M. J.F. Roberts: Étant donné le nouveau matériel qui a été commandé, nous ne pensons pas devoir recourir à ces pièces excédentaires. Il n'y aura plus qu'un train transcontinental, et nous ne pensons donc pas en avoir besoin à l'avenir.

M. Mayer: Vous allez donc les envoyer à la ferraille, les vendre ou...

M. J.F. Roberts: Non. Nous allons les vendre. Il est très coûteux de conserver d'importants stocks de matériel au Canada, car il faut les entreposer dans des endroits chauffés pendant l'hiver pour qu'ils ne se détériorent pas. Si vous laissez un wagon dehors, où que ce soit au Canada, l'intérieur se détériorera. Nous avons d'ailleurs déjà discuté de la question avec nos vérificateurs externes, car il est possible qu'il faille amortir certaines pièces excédentaires dans nos livres d'ici la

[Texte]

surplus to the operation, it is quite possible that equipment which is surplus now will have to be written off the books by the end of this year. In any event, we are looking at the possibility of markets. With the changes that were made on November 15, there is about \$1.25 billion being provided for the purchase of equipment and for the construction and upgrading of facilities. Consequently, the real old equipment which we have will have to come off the books.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman. Let me pursue as best I can and as quickly as I can this whole process of consultation. You mentioned earlier, and I forget in response to whose question, that you thought that intermodal was the way to proceed. Yet, in response again to a question, you admitted that there was no consultation with the bus industry, for instance, on your proposed cutbacks. Now it seems to me that, if you are going to be consistent at all in your attitudes and your support for intermodal, and if we are going to cut back then on 20 per cent of the passenger service across the country, then there is some obligation on your part to pursue that with the bus industry before those kinds of cuts are made. The bus industry cannot order buses the way you go to the store and order a quart of milk. They need some lead time, to step in with equipment and additional drivers and routes, to pick up the services you people are abandoning. That is one side of the consultation process.

• 1225

The other side which bothers me in the extreme is, when we get to western Canada, we see that the route which you took off is the old CN line. If you look at the geography of the country where the roads are, there are no good, parallel highways to the CN, like there are to the CP. The Trans Canada Highway roughly parallels the CP line and that is the line you people maintain.

What I would like to know is, what kind of studies you did internally, if any, to talk about the economies of removing all of the trains from one track from the CN, as opposed to running half the trains—a train every other day on the CP, and a train every other day on the CN? What kind of alternatives did you consider? For instance, did you discuss with the railways what you were planning to do, so they had some warning or prior notice as to your intentions to cut back? It seems to me, what we have heard here this morning is a lot of people concerned about the lack of information. I would like to know from you, and if possible, I would like to have it tabled or have a written reply, Mr. Chairman: What precise kind of internal studies did VIA go through to determine which lines you were going to abandon—specifically in Western Canada? Bear in mind VIA is there to serve people, and the line you took off does not have an alternate bus route close to it as the CP line has, because it runs virtually parallel to the Trans Canada Highway.

[Traduction]

fin de l'année. Quoi qu'il en soit, nous sommes en train d'étudier les possibilités qu'offre le marché. Les changements mis en vigueur le 15 novembre nous fourniront quelque 1.25 milliard de dollars qui nous serviront à acheter du matériel et à améliorer les installations existantes, voir même en construire de nouvelles. Le vieil équipement devra par conséquent être rayé des livres.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci, monsieur le président. J'essayerai d'être bref, mais j'aimerais comprendre un peu mieux tout le processus de consultation. Vous avez dit tout à l'heure, en réponse à une question posée, que vous pensiez que le meilleur moyen de procéder serait d'établir un système intermodal. Pourtant, en réponse à une autre question, vous avez avoué qu'il n'y avait eu aucune consultation avec les compagnies d'autocars, par exemple, au sujet des diminutions apportées à vos services. Il me semble que si vous voulez être logique dans votre appui des systèmes mixtes, et si vous comptez réduire de 20 p. 100 les services voyageurs que vous offrez au Canada, vous êtes tenu d'en discuter auparavant avec le secteur du transport par autocar. Les compagnies d'autocars ne commandent pas de nouveaux véhicules aussi facilement que si vous allez au magasin pour acheter un litre de lait. Il leur faut un certain temps pour se préparer, pour intégrer les nouvelles unités à leur parc, pour former de nouveaux chauffeurs et pour établir leurs nouvelles liaisons en remplacement des services que vous avez abandonnés. Voilà un des aspects du processus de consultation.

L'autre élément qui m'inquiète lorsque nous parlons de cas extrêmes est que, dans le cas de l'Ouest, nous constatons que le tronçon que vous avez abandonné est l'ancien tronçon du CN. Si vous examinez la topographie et l'emplacement des axes routiers, vous vous rendrez compte qu'à l'inverse des lignes du CP, celles du CN ne se doublent pas de bons axes routiers. La Transcanadienne est parallèle à la voie du CP qui est justement celle que vous conservez.

J'aimerais savoir quelles sont les études internes que vous avez éventuellement effectuées pour en arriver à pouvoir justifier, du point de vue de la rentabilité, la suppression du tronçon du CN, alors que vous auriez pu par exemple conserver une liaison mixte en faisant alterner les convois d'une ligne à l'autre. Avez-vous envisagé d'autres solutions? Par exemple, avez-vous fait part de vos intentions aux compagnies de chemins de fer afin qu'elles aient le temps de se préparer à votre décision? Il me semble que nous avons surtout entendu ce matin un certain nombre de gens se plaindre du manque d'information. J'aimerais que vous me disiez et, si la chose est possible, que vous le déposiez sous forme de document, quelles sont les études internes que VIA a effectuées afin de déterminer les tronçons qu'il lui faudrait abandonner, plus particulièrement dans l'Ouest. Il faut se rappeler que la raison d'être de VIA est le service au public et que le tronçon que vous avez supprimé ne peut être remplacé par une liaison par autocar

[Text]

The Chairman: Mr. Roberts.

Mr. J.F. Roberts: Mr. Chairman, to begin with, in terms of consultation with the bus industry, we are speaking to every bus operator who will speak to us.

Mr. Mayer: Mr. Roberts, you admitted in testimony here in front of the committee, that you did not consult them prior to your cutbacks.

Mr. J.F. Roberts: I am sorry, if you are going to interrupt me I will not be able to answer your question.

Right now, I am talking about consultation with the bus industry.

Mr. Mayer: That is right.

Mr. J.F. Roberts: STC in Regina and the Government of Saskatchewan, are now having discussions with respect to Regina station and the intermodal approach to transportation in Saskatchewan.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, with all due respect to the witness, how can he say he asked me—

Mr. J.F. Roberts: The other question that you asked me on the CN line versus the CP line.

Mr. Mayer: —ever say he is in favour of intermodal transportation.

The Chairman: Order, please!

Mr. Mayer: I would not interrupt you if you would make consistent testimony in front of the committee.

Mr. J.F. Roberts: Mr. Chairman, that is a serious accusation. I would like you to show me where I have given erroneous or false information.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, I did not say "erroneous" and I did not say "false". I said "contradicting". You previously said you were in favour of intermodal transportation, and yet you admitted in answer to a question that you had not consulted the bus industry prior to making cuts which you made on November 15. In my mind, that is inconsistent. I do not see how anybody could favour intermodal forms of transportation, and at the same time make cuts which will require another mode of transportation that is going to pick up the slack, without some kind of prior consultation with that industry. That is exactly what I meant. I stand by what I said, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mayer, I think the misunderstanding comes from the fact that the question, I believe Mr. Roberts was answering at the time, was a question as to whether or not he had consulted with the bus companies with regard to the cuts. In previous testimony to the committee, Mr. Roberts has in fact, testified his company has had extensive consultations with bus companies with regard to the establishment of an intermodal system. I think it is a misunderstanding—

[Translation]

comme cela aurait pu être le cas au niveau de la voie du CP qui est, elle, pratiquement parallèle à la Transcanadienne.

Le président: Monsieur Roberts.

M. J.F. Roberts: Pour commencer, monsieur le président, lorsque nous parlons de consultation avec les autocaristes, je puis vous dire que nous entendons toutes les compagnies qui sont désireuses de s'entretenir avec nous.

M. Mayer: Vous avez déclaré, devant le Comité, que vous ne les avez pas consultés avant de supprimer certains services.

M. J.F. Roberts: Excusez-moi, mais si vous m'interrompez je ne pourrai pas répondre à votre question.

Pour l'instant, je parle de la consultation des autocaristes.

M. Mayer: C'est exact.

M. J.F. Roberts: La STC, à Regina, et le gouvernement de la Saskatchewan discutent actuellement de la gare de Regina et d'un système de transport intermodal pour cette province.

M. Mayer: Monsieur le président, avec tous les égards que je dois à notre témoin, je me demande comment il peut dire qu'il m'a demandé...

M. J.F. Roberts: L'autre partie de votre question portait sur la comparaison entre la ligne du CN et celle du CP

M. Mayer: ... qu'il est en faveur du transport intermodal.

Le président: A l'ordre, je vous prie!

M. Mayer: Je ne vous interromperais pas si vous restiez logique.

M. J.F. Roberts: Monsieur le président, c'est là une accusation très grave. J'aimerais que le député me prouve que j'ai dit quoi que ce soit d'inexact ou d'erroné.

M. Mayer: Monsieur le président, je n'ai utilisé aucun de ces deux termes. J'ai par contre parlé de contradictions. Vous avez dit il y a quelques instants que vous étiez en faveur du transport intermodal, alors qu'en réponse à une autre question, vous avez reconnu que vous n'aviez pas consulté les autocaristes avant d'effectuer les réductions de service le 15 novembre. A mon sens, cela manque de logique. Je ne vois pas comment qui que ce soit pourrait être en faveur d'un transport intermodal tout en procédant à des réductions de service qui imposent à un autre mode de transport une charge supplémentaire sans procéder à quelques consultations avec le secteur en question. C'est ce que je voulais dire. Et je ne me rétracte pas.

Le président: Monsieur Mayer, le malentendu provient, je crois, du fait que la question à laquelle M. Roberts répondait à ce moment visait à savoir s'il avait eu ou non des consultations avec les compagnies d'autocars au sujet des réductions de service. A une autre occasion, M. Roberts avait en effet précisé à notre intention que sa compagnie avait procédé à des consultations de grande envergure avec les autocaristes au

[Texte]

Mr. Mayer: Check the record.

The Chairman: —on what the specific question was. My understanding was, the specific question was with regard to the specific cuts which occurred on November 15. I think it is a misunderstanding. I do not think it is a question of inconsistent testimony.

Mr. Roberts.

Mr. J.F. Roberts: In terms of the cuts which were made on November 15, those cuts were a political decision. The one transcontinental that came off was a political decision. With respect to which one came off, we made the recommendation to, as I said before, choose the CP line rather than the CN line for the reasons I gave in previous testimony.

• 1230

With respect to the additional trains put on between Winnipeg and Regina, Regina and Saskatoon, and Saskatoon and Edmonton, those were the result of a western intercity marketing study, a demand study, conducted by the provinces of Manitoba, Saskatchewan and Alberta with VIA. They indicated there was a high potential for intercity services between Calgary and Edmonton, which everyone knew, I suppose, and then that the next line on the prairies that had potential was Edmonton to Saskatoon, and the third was Winnipeg to Regina. In conversation we said what we should do is extend the Winnipeg-Regina service to Saskatoon so people could get from Winnipeg to Saskatoon.

Now, since the government had decided to use Section 64, I agree with you that there was not all the consultation that would have come about if there had been some types of public hearings on the adjustments.

Mr. Mayer: There was not any.

Mr. J.F. Roberts: As I understand it, the reason for the use of Section 64 was that it would have taken some years to complete that process.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, in reply could I ask that as much of the information—

The Chairman: Final question.

Mr. Mayer: —that VIA had generated internally as to the economies of the basic options that, presumably, VIA presented to the minister could be made available to this committee? If not, I would like to know why that could not be made available. From our side, we would very much like to have access to some of this information, so that we are in a better position to know why some of the decisions were made. If, in fact, VIA was not in favour of these decisions and if it was a political decision, then we know we should not be going after the president of VIA Rail; we should be going more after the Minister of Transport because, as the witnesses said this

[Traduction]

sujet de la création d'un réseau intermodal. Il s'agit à mes yeux d'un malentendu . . .

M. Mayer: Vous n'avez qu'à vérifier les comptes rendus.

Le président: . . . dû à la question proprement dite. Ma propre interprétation est qu'en l'occurrence la question portait sur les réductions de service effectuées le 15 novembre. Pour moi, c'est un malentendu et je ne pense pas que M. Roberts n'a pas été logique.

Monsieur Roberts.

M. J.F. Roberts: Pour ce qui est des réductions de service effectuées le 15 novembre, il s'agissait d'une décision politique. La décision de supprimer l'une des lignes transcontinentales avait un caractère politique. Quant à la question du choix, comme je l'ai déjà dit, nous avons quant à nous recommandé l'abandon de la ligne du CP plutôt que de celle du CN, pour les raisons que je vous ai déjà mentionnées.

Pour ce qui est des nouveaux convois ajoutés entre Winnipeg et Regina, entre Regina et Saskatoon et entre Saskatoon et Edmonton, ce fut le résultat d'une étude de marché du transport intervilles dans l'Ouest, une étude de la demande, en fait, qui avait été effectuée par les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta avec le concours de VIA. Ces études ont révélé une demande potentielle très forte pour une liaison Calgary—Edmonton, ce dont tout le monde se doutait de toute façon, je crois, puis, dans les Prairies, l'existence d'une autre ligne potentiellement intéressante entre Edmonton et Saskatoon et, enfin, en troisième lieu, entre Winnipeg et Regina. Au cours de nos pourparlers, nous avions dit qu'il nous faudrait prolonger la ligne Winnipeg—Regina jusqu'à Saskatoon afin d'assurer une véritable liaison Winnipeg-Saskatoon.

Ceci dit, le gouvernement ayant décidé d'invoquer l'article 64, je suis d'accord avec vous pour dire que cela fut mis en place sans toutes les consultations qui auraient normalement eu lieu si ces projets avaient fait l'objet d'audiences publiques.

M. Mayer: Des audiences publiques, il n'y en a pas eu.

M. J.F. Roberts: Si j'ai bien compris, l'article 64 a été invoqué pour la bonne raison qu'il aurait sinon fallu des années pour que le processus puisse être mené à bonne fin.

M. Mayer: Monsieur le président, pourrais-je demander, en réponse à cela, le dépôt . . .

Le président: Ce sera votre dernière question.

M. Mayer: . . . le dépôt, disais-je, de toutes les données acquises par VIA Rail à la suite d'études internes sur la rentabilité relative des diverses solutions possibles, données qui, je le suppose, furent soumises au ministre. Dans la négative, j'aimerais savoir pourquoi ces renseignements ne pourraient pas nous être communiqués. Certaines de ces données nous intéressent au plus haut point, de ce côté-ci, car elles nous permettraient de mieux comprendre le pourquoi de certaines de ces décisions. Si, de fait, VIA était opposé à ces décisions et si, de fait, ces décisions avaient bien un caractère politique, nous saurons à ce moment que nous ne devons pas en avoir

[Text]

morning, it was a political decision, and we would like some information from VIA to know how much of a political decision that was.

The Chairman: I think, Mr. Mayer, that, if Mr. Roberts has no objection to making that information available, it is a question that would have to be put to the minister Thursday afternoon, because I believe the final decision would be his if it is information prepared by VIA for the minister. Now I may be wrong on that, but I think that is the route we would have to follow. Mr. Roberts.

Mr. J.F. Roberts: Yes, I agree with that, Mr. Chairman, in that there was an information package, was distributed and made public by the minister, with justification for the changes on November 15. Any additional information would have to come from the minister.

The Chairman: We will have an opportunity Thursday afternoon.

Mr. Nowlan: Just to follow up and conclude this, it is not the information package that was made public, but I think Mr. Mayer's question If there were these internal studies and background papers to the minister that were the basis for the decision of July 22, I would appreciate that Mr. Roberts could not agree to let that perhaps go public. But I would like to ask him to get it clear that there were those internal studies, not the information studies—the stuff that was public—but that there were different options put to the minister before the decision was announced on July 22, which VIA presented to the minister for his consideration, and—

Mr. J.F. Roberts: There were memos sent to the minister. There was information exchanged with Transport Canada, but most of it went to the minister or to Transport Canada. If I have permission to release the information, then I do not see any . . .

• 1235

Mr. Mayer: You do not have any objections to the VIA Rail standpoint?

Mr. McCain: When will the president of VIA be back to see us again?

The Chairman: When we read the annual report.

Mr. McCain: When are we going to discuss the 1980 annual report?

The Chairman: Next week. The steering committee is tomorrow afternoon at 3:30 pm. We will discuss it at that time and report back to the committee, Mr. McCain.

Mr. McCain: Can I ask you just one question?

The Chairman: I think we can indulge you for one question, Mr. McCain, yes.

[Translation]

contre le président de VIA Rail mais plutôt contre le ministre des Transports puisque, comme notre témoin nous l'a précisé ce matin, il s'agirait à ce moment de décisions à caractère politique. Nous aimerions que les agents de VIA nous renseignent davantage à ce sujet.

Le président: Monsieur Mayer, si M. Roberts ne s'oppose pas à divulguer ces renseignements à notre intention, nous devrions à ce moment plutôt en parler au ministre jeudi après-midi car, à mes yeux, si ces renseignements ont été recueillis par VIA à son intention, c'est à lui qu'incombait bel et bien la décision finale. Je peux me tromper, bien sûr, mais je dirais que c'est la démarche à adopter. Monsieur Roberts.

M. J.F. Roberts: Je suis d'accord, monsieur le président, pour dire qu'un dossier a bel et bien été établi, dossier qui d'ailleurs a été rendu public par le ministre lui-même à l'appui des modifications apportées le 15 novembre. Tous les éléments supplémentaires devraient par conséquent être demandés au ministre lui-même.

Le président: Nous aurons l'occasion de le faire jeudi après-midi.

M. Nowlan: Dans le même ordre d'idées et pour clore le dossier, il ne s'agit pas du dossier qui a été rendu public mais, d'après ce que je comprends de la question posée par M. Mayer . . . Si le ministre a pris sa décision le 22 juillet en se fondant sur des études internes et sur d'autres dossiers d'information, je comprendrais parfaitement que M. Roberts ne veuille peut-être pas le divulguer publiquement. J'aimerais toutefois lui demander de nous dire s'il y a eu des études à caractère interne, en plus du dossier d'information qui a été divulgué, études internes faisant état des différentes solutions possibles et soumises à l'attention du ministre par VIA avant l'annonce publique du 22 juillet . . .

M. J.F. Roberts: Certaines notes de service furent transmises au ministre. Il y eut un échange d'information avec Transports Canada, mais le plus souvent avec le ministre des Transports ou ses collaborateurs. Si on me donne l'autorisation d'en divulguer la teneur, je ne vois pas pourquoi . . .

M. Mayer: Du point de vue de VIA Rail, vous n'y verriez pas d'objection?

M. McCain: Quand reverrons-nous le président de VIA Rail?

Le président: Au moment de l'étude du rapport annuel.

M. McCain: Et quand cette étude du rapport de 1980 aura-t-elle lieu?

Le président: La semaine prochaine. Le comité directeur se réunit demain après-midi à 15h30, nous en discuterons et nous vous ferons rapport à ce sujet, monsieur McCain.

M. McCain: Pourrais-je poser une petite question?

Le président: Je pense pouvoir le concéder, monsieur McCain.

[Texte]

Mr. McCain: Mr. Roberts, when you became the president of VIA Rail, you came in with a great deal of knowledge of the costs and the losses and so on that CP and CN were experiencing in their passenger operations. My question is sort of double-barrelled. I am sorry you are taking the guff from the committee, which I think you will have to agree is politically inevitable, and I think, in this case, practically inevitable. You were not privy to the full political decision and you had to live with it. I think I need to ask you this question, and I think the committee needs the answer.

Since you knew of the losses that had been charged to CP and CN under the costing provisions accepted by government for subsidy to passenger service, and since you were fully aware of the relief of expenditure and the extent of it under the costing order under which you had to function, why did you accept the self-defeating job in the first place? I do not say that sarcastically. I say it respectfully. Why did you accept the self-defeating job in the first place, and did you, in fact, advise the government of the cost it would experience under the costing order under which you had to operate, since total CN-CP profits are roughly equivalent to what you pay them? That was foreseeable, I am sure, in the expertise your board of directors had when it took over. Did you advise the government? Why the hell did you take the job in the first place?

The Chairman: Mr. Roberts.

Mr. J.F. Roberts: Mr. Chairman, Mr. McCain, I took the job because I believe in rail passenger services and I believe that there is more of a future for rail passenger services in Canada than there ever has been in the past.

In 1980, by government calculations, the costs of the system were some \$90 million less than they would have been with Canadian National and Canadian Pacific. Given the alternatives, we had to support the November 15 changes because that is the only way we knew of to get the necessary capital to modernize the system. If we could have gotten the money some other way, then, presumably, that would have opened up other alternatives. All I am saying is that, given the choices, there was no other choice VIA could make on November 15.

Secondly, the costing order has been in effect since 1970. It is the only measurement of cost which exists in this country at the moment. I think there has to be a review of the charges that are made to VIA. We recommended this to a couple of ministers. We should be reviewing the costing order to see if it is still an appropriate measurement tool for the future relationships between VIA and the two railways. If not, let us find an alternative.

[Traduction]

M. McCain: Monsieur Roberts, lorsque vous êtes devenu président de VIA Rail, vous en saviez long sur le bilan des profits et pertes et des frais d'exploitation du CP et du CN au niveau du service voyageurs. En fait, ma question a deux volets. Je suis tout à fait désolé que vous ayez à subir la vindicte du Comité qui, vous serez d'accord avec moi, est politiquement parlant parfaitement inévitable même si la décision à caractère politique dont il est question vous était quelque peu étrangère et vous fut en quelque sorte imposée. Il n'empêche que je me dois de vous poser la question suivante et le Comité exige une réponse.

Étant donné que vous étiez au courant des pertes imputées au CP et au CN aux termes des dispositions sur l'établissement des prix de revient entérinées par le gouvernement pour le calcul des subventions au service voyageurs, ainsi que des modes et de l'envergure des compensations aux termes de l'ordonnance qui vous était imposée, pourquoi avez-vous accepté cette mission impossible? Je vous dis cela sans aucune ironie, mais au contraire avec beaucoup de respect. Pourquoi avez-vous accepté ce rôle impossible, d'une part, et avez-vous, d'autre part, saisi le gouvernement des frais que l'entreprise entraînerait aux termes de l'ordonnance sur la fixation des prix de revient qui vous était imposée étant donné que les bénéfices combinés du CN et du CP sont grosso modo équivalents aux montants que ces deux compagnies vous facturent? La chose était, je n'en doute pas, très visible compte tenu des compétences de votre conseil d'administration au moment de la transition. Avez-vous informé le gouvernement? Et pourquoi diable avez-vous accepté cette nomination?

Le président: Monsieur Roberts.

M. J. F. Roberts: Monsieur le président, je répondrais à M. McCain que j'ai accepté cette nomination parce que je crois à l'utilité d'un service voyageurs au Canada et parce que je suis persuadé que ce secteur du transport ferroviaire est appelé à connaître un avenir encore inégalé.

En 1980, selon les chiffres mêmes du gouvernement, l'exploitation de notre réseau a coûté quelque 90 millions de dollars de moins que ce n'aurait été le cas s'il avait relevé du Canadien National et du Canadien Pacifique. Compte tenu des solutions qui s'offraient à nous, nous n'avions d'autre choix que de donner notre appui à la décision du 15 novembre, car il s'agissait pour nous de la seule façon d'obtenir les capitaux nécessaires pour la modernisation de notre réseau. Si nous avions pu obtenir cet argent d'une autre façon, à ce moment-là l'alternative n'aurait probablement pas été du tout la même. Je veux simplement dire ici que, compte tenu des solutions possibles, le 15 novembre VIA Rail n'avait pas le choix.

En second lieu, l'ordonnance sur la fixation des prix de revient remonte à 1970 et, pour l'instant, elle représente la seule formule de calcul des prix de revient dont nous disposons. Je suis d'accord pour dire que cette formule de calcul des frais d'utilisation facturés à VIA devrait être revues, et nous en avons d'ailleurs fait la recommandation à un ou deux ministres. Il faudrait revoir cette ordonnance et déterminer si cette façon de mesurer les frais imputables est toujours valable dans l'optique des nouvelles relations entre VIA et les deux

[Text]

In the United States—

Mr. McCain: You have avoided part of my question. Did you advise the government of the expense to the government which you could anticipate under the costing formula they foisted off on you—very unjustifiably, as far as I am concerned—or did you not? Did you give a forecast?

Mr. J.F. Roberts: Yes. Not only that.

Mr. McCain: The plan VIA has met its forecast each year since it has been in operation.

• 1240

Mr. McCain: Thank you.

The Chairman: With that I am going to cut off the meeting because I know some—

Mr. Siddon: On a point of order, I wonder if this graph that I circulated entitled “Trend Line Comparisons” might be appended to the record of the committee proceedings.

The Chairman: I see no problem with that. Mr. Bockstael.

Mr. Siddon: It is based on factual—

Mr. Bockstael: With the proviso that this is one man's opinion. There is no vouching for the accuracy of this. We read here in the second line that the buses are equal to VIA and we know that there are three times as many people using buses as there are people using trains. It also says “Airlines Average” when we know that nine times as many people are using airlines as are using trains.

Mr. Siddon: This is most accurate, Mr. Chairman.

Mr. Bockstael: And he says “Trend Comparisons.”

Mr. Siddon: I appreciate the qualification and I will stand by the accuracy of the date it was presented.

Mr. Nowlan: It is just to help explain what you were trying to say.

The Chairman: It can be appended with the agreement of the committee.

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Siddon: Thank you very much

The Chairman: I want to take the opportunity to thank our witnesses this morning. As usual, they have come through in fine form. It was not an easy session.

[Translation]

compagnies de chemins de fer. Dans la négative, à nous de trouver une autre solution.

Aux États-Unis . . .

M. McCain: Vous avez esquivé une partie de la question. Avez-vous informé le gouvernement de ce qui lui en coûterait, selon vos prévisions, en vertu de la formule en question qu'il vous a littéralement imposée—sans aucune justification à mon avis—oui ou non? Avez-vous fait des prévisions à ce sujet?

M. J.F. Roberts: Oui, et ce n'est pas tout.

M. McCain: Le plan . . . Depuis sa création, VIA Rail a toujours respecté ses prévisions.

M. McCain: Je vous remercie.

Le président: Ceci dit, je vais lever la séance, parce que je sais que . . .

M. Siddon: Un rappel au Règlement: j'aimerais savoir si le graphique que j'ai distribué et qui s'intitule «Comparaison des tendances par ligne» pourrait être imprimé en annexe des procès-verbaux et témoignages de ce jour.

Le président: Je n'y vois aucune objection. Monsieur Bockstael.

M. Siddon: Ce graphique est établi à partir de données factuelles . . .

M. Bockstael: Avec la réserve toutefois qu'il s'agit d'une opinion individuelle et que rien n'en prouve l'exactitude. Nous voyons ici, à la seconde ligne, que les autocars se comparent à VIA Rail, alors que nous savons pertinemment qu'il y a trois fois plus d'usagers pour les autocars que pour les trains. Il y a également une rubrique intitulée ‘Moyennes pour les compagnies aériennes’ alors que nous savons tout aussi bien que ces compagnies ont neuf fois plus d'usagers que les compagnies de chemins de fer.

M. Siddon: Ce graphique est d'une précision absolue, monsieur le président.

M. Bockstael: On parle également de «Comparaison des tendances».

M. Siddon: J'admets parfaitement cette réserve, mais je me porte garant de la précision des données à la date d'établissement de ce graphique.

M. Nowlan: Il s'agit simplement d'une explication à l'appui de ce que vous essayez de dire.

Le président: Ce graphique peut être imprimé en annexe si le Comité y consent.

Des voix: D'accord.

M. Siddon: Je vous remercie beaucoup.

Le président: Permettez-moi de remercier nos témoins qui, comme d'habitude, s'en sont tirés avec les honneurs, même si notre séance n'a pas été facile.

[Texte]

The committee is adjourned until 3.30 this afternoon when the witnesses will be the Rail Transport Committee.

Thank you, gentlemen.

AFTERNOON SITTING

• 1540

The Chairman: Order, please.

This afternoon we shall resume consideration of the Supplementary Estimates (C) for the fiscal year ending March 31, 1982.

I shall call Vote 105c, Canadian Transport Commission, operating expenditures.

TRANSPORT

C—Canadian Transport Commission

Vote 105c—Canadian Transport Commission—Operating expenditures\$664,100

The Chairman: You will find this vote listed in blue book on page 188.

I would like at this time to welcome Dr. John Heads, Executive Director, Railway Transport Committee. I might advise members that we had asked originally to have Mr. Benson here today, but Mr. Benson is involved in hearings in Halifax, which could not be postponed because of the distances witnesses were travelling and the inconvenience it would have caused to witnesses, some of whom come from outside the country.

The steering committee agreed to have Dr. Heads instead; so, without any further ado, I would ask Dr. Heads to introduce the officials he has with him, who may be testifying this afternoon, and to make a brief statement, which I understand will be addressed to the paper you were handed as you came in. Vote 105c is our reference, and within the terms of that reference members will be free to ask questions on any topic they wish. Dr. Heads, please.

Dr. J. Heads (Executive Director, Railway Transport Committee): Thank you very much, Mr. Chairman.

I would also like to convey the apologies of Mr. Benson to this committee meeting. Unfortunately, as the chairman has explained, Mr. Benson is already committed to a public hearing in Halifax, Nova Scotia, and is unable to be here today. He sends his regrets and apologies.

I am John Heads, Executive Director, Railway Transport Committee, and I have with me a number of my colleagues here today: Mr. Don Foley, Secretary of the Commission as a whole, whose duties embrace all activities of the Commission and not merely the Railway Transport Committee; Ralph Gray, Director, Rail Standards and Development; Mr. John Green, Director, Safety and Services; Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, who is here to help keep us out of any trouble

[Traduction]

Nous entendrons cet après-midi les représentants du Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports. La séance est levée jusqu'à 15h30.

Je vous remercie, messieurs.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

Nous reprenons cet après-midi l'étude du budget supplémentaire (C) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982.

Je mets en délibération le crédit 105c—Commission canadienne des transports—dépenses de fonctionnement.

TRANSPORTS

C—Commission canadienne des transports

Crédit 105c—Commission canadienne des transports—
Dépenses de fonctionnement\$664,100

Le président: Ce crédit figure à la page 189 du Livre bleu.

Je voudrais maintenant souhaiter la bienvenue à M. John Heads, directeur administratif du Comité des transports par chemin de fer. Nous avions à l'origine demandé à M. Benson de venir aujourd'hui, mais malheureusement, il est obligé de participer à Halifax à des audiences qui n'ont pu être reportées, certains des témoins invités à comparaître venant de l'étranger.

Le comité de direction a donc accepté que M. Heads remplace M. Benson. Je demanderai à M. Heads de nous présenter ses adjoints, qui prendront peut-être la parole cet après-midi, et de nous faire une brève déclaration, laquelle portera sur le document qui nous a été remis en début de séance. Les membres du Comité sont libres de poser toutes questions afférentes au crédit 105c dont nous sommes saisis. Allez-y, monsieur Heads.

M. J. Heads (directeur administratif, Comité des transports ferroviaires): Merci, monsieur le président.

M. Benson m'a demandé de l'excuser auprès des membres du Comité. Ainsi que le président vient de le signaler, M. Benson se trouve dans l'impossibilité d'être ici aujourd'hui, étant pris par une audience publique qui a lieu à Halifax en Nouvelle-Écosse. Il s'en excuse vivement.

Je me présente: John Heads, directeur administratif du Comité des transports ferroviaires. Je vais maintenant vous présenter les collègues qui m'accompagnent aujourd'hui: Don Foley, secrétaire de la Commission, chargé de l'ensemble de ses activités et pas seulement du Comité des transports par chemin de fer; Ralph Gray, directeur, Normes et développement ferroviaires; John Green, directeur, Sécurité et services; Keith Thompson, premier conseiller juridique, qui nous aidera

[Text]

that we might get ourselves into this afternoon; Dick McNeil, Acting Chief, Passenger Analysis and Freight Costing; Mr. Bill Nasi, Acting Assistant Director, Rail Services Analysis, and expert on the subsidy payment process and also on costing regulations; Mr. M.C. Tosh, Director, Rail Economic Analysis Branch, responsible for all the subsidy and accounting activities of the Railway Transport Committee. Finally we have Mr. Ivan Murray, who is in charge of our costing development.

• 1545

I have passed out what I had hoped initially was going to be a short paper—it is not quite as short as I would have wished—with respect to our requests for additional funds in the supplementary estimates. We shall also be passing out later an exhibit relating to the costs incurred by VIA and by Amtrak. This is in response to a request made by Mr. Benjamin to us earlier by telephone, and we would like to express our appreciation for Mr. Benjamin's courtesy in having advised us in advance that he would like to raise this issue.

The Chairman: May I suggest, Dr. Heads, if that is available at the moment, that you give it to the clerk now and allow it to be circulated so that members may have an opportunity to look at it.

Mr. Fisher.

Mr. Fisher: Put my name on the list, please.

The Chairman: All right. Dr. Heads, proceed please.

Mr. Heads: Mr. Benjamin is . . .

The Chairman: Oh, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Would you make sure that my name is on the list?

The Chairman: On the list. How could we miss you?

Mr. Benjamin: The Grits and Tories in my riding say it is easy.

Mr. Heads: The Canadian Transport Commission is asking for supplementary estimates under "Operating expenditures" in the sum of \$664,100. This sum is entirely for the Railway Transport Committee and I am therefore here required to speak to this.

This represents 15 additional person-years in the current financial year together with the expenses associated with this staff. The final intention is to have a total of 31 additional person-years for the rail safety program which will be phased in by 1983-84. In case I have inadvertently caused any confusion in this description, I should perhaps point out that the 31 includes the 15 that we are asking for this year. We are not about to try to hit Parliament with a request for a total of 46 person-years.

The need for increased resources in our safety program has long been perceived by the commission, and I think this was

[Translation]

au cas où nous aurions des difficultés cet après-midi; Dick McNeil, chef suppléant, Analyse de service des voyageurs et calcul des coûts du transport de marchandises; Bill Nasi, sous-directeur suppléant, Analyse des services ferroviaires, expert en paiement des subventions et à la réglementation régissant les coûts de revient; M. M.C. Tosh, directeur, Direction de l'analyse économique des services ferroviaires, chargé de l'ensemble des subventions et des travaux comptables du Comité des transports ferroviaires. Et finalement M. Yvan Murray, responsable du développement des coûts.

J'ai fait distribuer un document qui, malheureusement, n'est pas aussi court que je l'avais espéré, il porte sur notre demande de fonds supplémentaires telle qu'elle figure au budget supplémentaire (C). Nous ferons également distribuer au cours de la réunion un tableau donnant les coûts de revient de VIA Rail et de Amtrak, ceci à la suite de la demande téléphonique de M. Benjamin qui a eu l'amabilité de nous prévenir à l'avance qu'il avait l'intention de soulever cette question.

Le président: Je suggère, monsieur Heads, que vous remettiez ce tableau au greffier de façon qu'il soit distribué aux membres du Comité qui pourront ainsi le consulter.

Monsieur Fisher.

M. Fisher: Veuillez inscrire mon nom sur la liste, s'il vous plaît.

Le président: Parfait. Allez-y, monsieur Heads.

M. Heads: Monsieur Benjamin . . .

Le président: Oh, Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Veuillez inscrire mon nom également sur la liste.

Le président: Pas moyen de vous oublier.

M. Benjamin: Les libéraux et les conservateurs de ma circonscription prétendent le contraire.

M. Heads: La Commission canadienne des transports a demandé \$664,100 de crédits supplémentaires sous la rubrique «Dépenses de fonctionnement». Cette somme est entièrement destinée au Comité des transports par chemin de fer. Voici de quoi il s'agit.

Ce montant est nécessaire pour payer 15 années-personnes supplémentaires au cours de l'actuelle année financière, ainsi que d'autres dépenses pour le personnel. Nous devrions en principe avoir 31 années-personnes supplémentaires au titre du programme de sécurité ferroviaire, programme qui doit être mis en place à partir de 1983-1984. Afin de lever toute possibilité de confusion, je tiens à préciser que ces 31 années-personnes comprennent les 15 que nous demandons pour l'année en cours. Il ne s'agit donc nullement d'un total de 46 années-personnes.

Cela fait longtemps que la Commission sait que nous avons besoin de crédits supplémentaires pour l'application de notre

[Texte]

highlighted in the derailment at Mississauga which took place on November 10, 1979. Since that derailment, and since the publication of the report conducted by the Honourable Justice Mr. Grange which was released in January, 1981, the Canadian Transport Commission has been actively pursuing remedial action. Nevertheless, in order to carry out our mandate effectively, it is clear that we need additional resources, and these are therefore proposed.

At the bottom of the page we indicate where we are going to end up with the additional 31 person-years; and, although we are only asking for and hopefully getting 15 in the current financial year, this would allow us the balance of the current financial year to staff up towards the full figure, and we therefore felt that it would be more meaningful to the standing committee to indicate where we expect to be after we have recruited the 31 additional people.

Mr. Ralph Gray is responsible for our dangerous commodity activities, the first on the list, and also for our regulation and standards development. Mr. John Green is responsible for the track quality control scheme which we are developing and also for our equipment and operations quality control inspection. Mr. Green is also responsible for the accident investigation activities of the committee.

At this point, Mr. Chairman, subject to your approval, I would pause and take any questions that members may wish to ask.

The Chairman: Very good, sir. That may be a fairly long pause. We will start our questioning this afternoon with Mr. Nowlan, please.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman. You are right. That was an interesting statement, most of which I will specifically ignore, although it may be touched upon. Part of what I want to ask him will be parts that Mr. Benjamin wants to explore, although I am not sure if I am going to cover what he has in mind.

• 1550

Firstly, Mr. Chairman, I would like to ask Dr. Heads: In terms of the costing order that has confronted VIA Rail, what studies has the Railway Transport Committee or the CTC done in a comparative way, comparing that costing order with the costing order of Amtrak and/or the costing order—or whatever you may call it—in the European rail system where many different rail lines feed into their passenger rail service?

Mr. Heads: You have thrown me slightly, Mr. Nowlan, I thought I was going to get questions on the operating expenditures at this stage of the proceedings.

Mr. Nowlan: I am obviously using the generality of the operating expenditures to open up... Whether you can give me an answer, that may be another question, but since we have opened up operating procedures, I think it is a permissible question and quite within my prerogative.

[Traduction]

programme de sécurité ferroviaire, ainsi que cela a été malheureusement souligné lors du déraillement de Mississauga qui a eu lieu le 10 novembre 1979. Depuis cet accident et depuis la publication en janvier 1981 du rapport du juge Grange, la Commission canadienne des transports cherche par tous les moyens à remédier à cet état de choses. Mais pour ce faire, nous avons besoin de moyens supplémentaires, comme il est fait état dans le budget supplémentaire.

Au bas de la page, nous expliquons comment ces 31 années-personnes supplémentaires seront utilisées. Même si pour l'année en cours nous ne demandons que 15 années-personnes, cela nous laisserait le restant de l'année pour engager ce personnel; afin que le Comité puisse se faire une idée plus claire de la situation, nous avons exposé ce que nous ferons lorsque nous aurons engagé ces 31 personnes supplémentaires.

Ralph Gray est chargé du transport des marchandises dangereuses qui figure en tête de liste; il est également chargé de la réglementation et de la mise au point des normes. John Green est chargé du contrôle de la qualité des voies actuellement en cours d'élaboration, ainsi que du contrôle de la qualité de l'équipement et du fonctionnement. M. Green est par ailleurs chargé des enquêtes que le comité effectue en cas d'accident.

Maintenant, si vous le permettez, monsieur le président, je me ferai un plaisir de répondre aux questions que les membres du Comité voudront bien me poser.

Le président: Parfait. Ces questions seront sans doute longues. C'est M. Nowlan qui va commencer.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président. L'intervention de M. Heads, bien qu'intéressante, ne fera pas l'objet de mes questions, sinon incidemment. Mes questions porteront en partie sur des points que M. Benjamin veut soulever, mais je ne sais pas si je traiterai du sujet à fond.

Monsieur le président, je voudrais d'abord m'adresser à M. Heads: au sujet de l'ordonnance relative aux prix de revient de VIA Rail, quelles études le comité des Transports par chemin de fer ou la CCT ont-ils fait sur l'ordonnance relative au prix de revient pour comparer à celle d'Amtrak ou du système ferroviaire Européen où de nombreuses lignes participent au service de voyageurs?

M. Heads: Vous me prenez un peu au dépourvu, monsieur Nowlan; j'avais cru que l'on s'intéresserait plutôt aux coûts de fonctionnement à ce moment.

M. Nowlan: J'utilise les coûts de fonctionnement comme préambule... Vous pouvez me répondre ou refuser de le faire, mais puisque nous avons parlé de fonctionnement, il me semble que ma question est tout à fait légitime et que je suis en droit de la poser.

[Text]

Mr. Heads: Oh, no, I am sorry, Mr. Nowlan, it is a perfectly permissible question. The only concern I had was that I have not gone through the second part of the paper which related to the statutory payments that are essentially on the subsidy issue, and I was wondering, Mr. Chairman, if the committee wishes to proceed on costing questions straight away or whether I would do better to go very briefly to the second part of the paper first.

The Chairman: I think you will find that members of the committee are very interested in the costing order and the payments. So, perhaps with the indulgence of the committee, we should have Dr. Heads proceed with that aspect of it and address himself to the payments, or to the entire paper, and then I will come back to you, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Actually, Mr. Chairman, I have the written statement before me on statutory payments which I have read. I know there are other members here who may be much more interested in the operating expenditures related to the safety provisions and/or the results of the Grange report, and that is why I was not going to touch that.

I am really not as interested in the detail of the statutory payments as set out in the statement that the witness has tabled. But I am very interested in terms of futures—although we cannot do anything about the past—to know what studies, if any, the CTC and/or the Railway Transport Committee has done on comparing the costing order that has hobbled, in my opinion, VIA Rail, and how that relates to whatever integrated costing orders or procedures Amtrak uses, since it is a conglomerate of many different lines with one passenger service, and also with relevant comparison to the European experience.

That is what I would like, and if it is too detailed right now and if there are such studies within the Railway Transport Committee, I would be happy if we could have it tabled later, just as long as we get the information somehow.

The Chairman: All right, Mr. Nowlan. I would suggest, and I would like, of course, Dr. Heads' agreement on this, that we proceed with the questioning and the Chair, of course, will have to interpret as we go along whether or not the questions are in order in terms of our reference. But if we are going to operate the committee for the benefit of the members, perhaps we should proceed directly with the questioning and get on with it.

Do you agree, Dr. Heads?

Mr. Heads: Yes, if that is acceptable to Mr. Nowlan.

The Chairman: All right. Mr. Nowlan, go ahead then, please.

Mr. Nowlan: Well, okay, I come back again then to where I more or less started, Mr. Chairman.

Obviously Dr. Heads can explain the details of the statutory payments on the basis of the present costing order and/or statutory commitments that are there, but what I am trying to get at is if there is any comparative study. I guess my first question is: Is there any comparative study of the costing order

[Translation]

M. Heads: D'accord, monsieur Nowlan, votre question est tout à fait légitime. Puisque je n'ai pas encore parcouru la deuxième partie du document qui traite des paiements statutaires, ou, essentiellement, de la question des subventions, je me demandais, monsieur le président, si le Comité avait l'intention de discuter du calcul des prix immédiatement ou d'entendre brièvement la deuxième partie de mon document.

Le président: Les membres du Comité s'intéressent vivement à l'ordonnance relative au prix de revient et aux paiements. Si le Comité le permet, nous pouvons demander à M. Heads de parler d'abord des paiements ou du document dans son ensemble, puis nous reviendrons à vous, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Au fait, monsieur le président, j'ai en main une déclaration écrite sur les paiements statutaires et je l'ai lue. Je n'ai voulu parler ni des coûts de fonctionnement relatifs aux dispositions de sécurité ni des résultats du rapport Grange, car je sais que d'autres membres du Comité s'y intéressent davantage.

Je ne m'intéresse pas tellement aux détails des paiements statutaires consignés dans la déclaration soumise par le témoin. Mais je m'intéresse beaucoup à l'avenir—nous nous ne pouvons rien faire dans le cas du passé—et j'aimerais savoir si la CCT ou le comité des Transports par chemin de fer ont fait des études sur l'ordonnance relative au prix de revient de VIA Rail—joint faible de cette société, à mon sens—pour la comparer aux ordonnances intégrées ou aux procédures utilisées par Amtrak puisque Amtrak exploite un service voyageurs constitué de plusieurs lignes, et pour la comparer aussi avec ce qui se fait en Europe.

Voilà les renseignements que je voulais; si on ne peut pas y répondre immédiatement ou si le comité des Transports par chemin de fer entreprend des études à ce sujet, j'aimerais qu'on nous remette les renseignements à une date ultérieure.

Le président: Très bien, monsieur Nowlan. Si M. Heads est d'accord, nous pourrions poursuivre la période de questions et le président décidera si les questions respectent notre mandat. Mais, dans l'intérêt des membres du Comité, il serait bon, à mon avis, de passer tout de suite aux questions.

Êtes-vous d'accord, monsieur Heads?

M. Heads: Oui, si M. Nowlan l'est aussi.

Le président: D'accord. Monsieur Nowlan, vous avez la parole.

M. Nowlan: Monsieur le président, je vais reprendre au début.

Bien entendu, M. Heads peut expliquer par le menu les paiements statutaires d'après l'ordonnance actuelle et/ou les engagements statutaires, mais j'aimerais plutôt savoir si on a fait une étude comparative. Voilà ma question: a-t-on entrepris une étude comparative entre l'ordonnance que doit respecter

[Texte]

that governs VIA Rail with the costing order, or whatever it might be called, for Amtrak and/or the similar financial mechanism that governs the European rail passenger service?

• 1555

The Chairman: Dr. Heads. Feel free to call on any of your colleagues if you wish, sir.

Mr. Heads: Mr. Nowlan, I think I would start at the outset, in response to your question, by admitting that we have not done as much international comparison as we should have done. We are planning to rectify this in the near future.

We have passed out to you a comparison of Amtrak with VIA Rail costs, which is the exhibit passed out by the secretary a few moments ago. We have obtained the information from VIA in respect of data reported to the Canadian Transport Commission. The Amtrak data we have obtained very recently by telephone from the United States. This was essentially obtained in response to questions asked in the House and also the advice question of which you were kind enough to advise us, Mr. Benjamin.

The evidence we have here shows the operating costs of the two rail systems, the train miles performed, the car miles performed. We have not been able to break up for Amtrak the costs per train mile between those incurred by Amtrak and those incurred by the operating railway, but we have total figures of costs per train mile for VIA and for Amtrak and also costs per car mile for VIA and Amtrak. You will see from this table that the costs per train mile are substantially higher for Amtrak.

The costs per car mile are also higher, but not so substantially higher because Amtrak essentially is running longer trains than we are running in Canada. It should also be noted that the VIA figures are shown in Canadian dollars and the Amtrak figures in U.S. dollars. These data suggest that the costs being incurred and being levied on Amtrak are substantially higher than those in the case of VIA Rail Canada.

Mr. Nowlan: I am sure Mr. Benjamin is going to explore that further, and I do not really want to trespass too much. I gather, Mr. Chairman, that what Dr. Heads is telling us is very recent information: that, in regard to a comparative evaluation of the costing order of VIA Rail, with the financial document that affects and governs Amtrak, there really is not any study that compares the two costing orders. Is that a fair conclusion?

Mr. Heads: In respect of recent years, yes. A study was carried out by Transport Canada in 1977, I think. They examined the costing concept being used by Amtrak. The conclusion was that the methods used by the costing regulations of the Canadian Transport Commission appeared to be preferred for Canada. I am stretching the interpretation a little, Mr. Nowlan, but, looking at these figures here, it would appear the Canadian Transport Commission costing methodologies are tending to produce lower figures.

[Traduction]

VIA Rail et l'une ordonnance semblable, le cas échéant, que doit respecter Amtrak, ou le mécanisme financier correspondant qui réglemente le service voyageur européen?

Le président: Monsieur Heads. Vous pouvez demander à vos collègues de répondre, si vous le désirez.

M. Heads: Monsieur Nowlan, je dois d'abord vous admettre que nous n'avons pas fait autant d'études comparatives que nous aurions dû. Nous avons l'intention de le faire dans un avenir très rapproché.

Nous vous avons remis une comparaisons des coûts d'Amtrak et de VIA Rail; il s'agit du document qui vous a été distribué par le secrétaire il y a quelques minutes. Les renseignements sur VIA Rail proviennent de données remises à la CCT. Quant aux renseignements sur Amtrak, nous les avons obtenus tout dernièrement en communiquant avec les États-Unis par téléphone. Nous les avons obtenu pour répondre à des questions soulevées à la Chambre des communes et pour faire suite à des conseils que vous, monsieur Benjamin avez été assez amiable de nous transmettre.

Le document fait état des coûts de fonctionnement des deux systèmes ferroviaires, du millage par train et du millage par wagon. Dans le cas d'Amtrak, nous n'avons pas pu répartir les coûts du mille par train entre Amtrak et la ligne exploitée, mais nous avons le coût total du mille par train et du mille par wagon pour VIA Rail et Amtrak. D'après le tableau, vous pouvez constater que les coûts du mille par train sont beaucoup plus élevés dans le cas d'Amtrak.

Les coûts du mille par wagon sont plus élevés, mais un peu moins que ceux du mille par train, car les trains d'Amtrak sont un peu plus longs que les trains au Canada. Je tiens également à signaler que les chiffres de VIA Rail sont exprimés en dollars canadiens et ceux d'Amtrak, en dollars américains. D'après ces données, il semble que les frais d'Amtrak et les charges qu'on lui impose sont considérablement plus élevés que ceux de VIA Rail Canada.

M. Nowlan: M. Benjamin nous donnera certainement de plus amples renseignements à ce sujet; je ne marcherai donc pas sur ces plates bandes. Monsieur le président, j'en conclus que les renseignements fournis par M. Heads sont très récents et que l'on n'a pas fait une étude comparative de l'ordonnance relative aux coûts de reviens visant VIA Rail et de l'ordonnance ou du document financier qui réglemente Amtrak. Ai-je raison de penser ainsi?

M. Heads: Dans le cas des dernières années, oui. Le ministère des Transports a entrepris une étude en 1977, je crois. L'étude portait sur la méthode de calcul des prix utilisée par Amtrak. Il semble que la méthode de réglementation des prix de la Commission canadienne des transports soit préférable pour le Canada. Si je comprends bien les chiffres, monsieur Nowlan, il semble que les méthodes de calcul de la CCT donnent des chiffres inférieurs.

[Text]

Mr. Nowlan: But still figures too high for VIA Rail to keep up all its rail passenger service.

Mr. Heads: I think that may be a fair comment, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Okay. That is Amtrak and VIA Rail. Has there been any study on the European experience of integrated rail passenger service, covering many different railways and different countries, and their costing procedures and how they relate to the Canadian costing experience?

Mr. Heads: We have not carried out any studies of that type. I think, from first principles, I would have some reservations on the relevance of that type of study. By that I mean, of course, the geography of Canada is very dissimilar to the geography of Europe. If you took British Railways as an example, I think they now derive somewhat over half their revenue from passenger services. In Canada, the Canadian railways derive approximately 5 per cent of their revenue from passenger services; adding in the subsidies also paid on passenger services, the figure would go up to, I think, about 12 per cent.

• 1600

I would like to reserve the right to make marginal corrections to those figures, but they would be very marginal.

In effect I am saying, by comparing Canada with Great Britain—and the same would be true to a very large extent with most European countries—one compares a railway system predominantly relying on freight to a railway system where, on balance, passengers are somewhat more important than freight.

Mr. Nowlan: Are we sure, Dr. Heads, without some outside comparisons, the revenue the railways get through the subsidy and direct charge is directly related to rail passenger service and is not added onto the rail operation freight load?

I am coming to what the witness, the president of VIA Rail Canada, said this morning. In effect, there seems to be still a great deal of confusion understanding the costing order, and/or the variables in the costing order, as to what the railway charges and what it does not charge for using the roadbed for passenger traffic.

The Chairman: Dr. Heads.

Dr. Heads: Thank you, Mr. Nowlan. At this point, I will leave the question of the U.S. and Canada comparison. I have given the statement I do not think we have gone into this in the depth to which we should; and, I have given an undertaking we will rectify this.

I think, Mr. Nowlan, you are making a very valid point about the confusion and difficulties in understanding the costing order. We are trying to rectify this. Firstly, we have produced for this committee a statement as to exactly how railway costing methodology is pursued in Canada.

[Translation]

M. Nowlan: Mais les chiffres sont beaucoup trop élevés pour permettre à VIA Rail de continuer l'exploitation de tous ces services voyageurs.

M. Heads: Je crois que vous avez raison, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Bien. Voilà la situation d'Amtrak et de VIA Rail. A-t-on fait une étude sur le service voyageur intégré et exploité en Europe, sur les divers réseaux, les divers pays, leurs méthodes de calcul, pour les comparer aux méthodes qui ont cours au Canada?

M. Heads: Nous n'avons pas entrepris d'études de ce genre. D'ailleurs, j'aurais quelques réserves au sujet de la pertinence d'une pareille étude. Vous savez, la géographie du Canada ne ressemble pas beaucoup à celle de l'Europe. Je crois que les services voyageurs des *British Railways* leur rapportent plus de la moitié de leurs recettes. Au Canada, les services voyageurs rapportent environ 5 p. 100 des recettes des chemins de fer; si l'on tient compte des subventions accordées à ces services, il s'agirait environ de 12 p. 100.

Vous me permettez, s'il y a lieu, d'apporter quelques rectifications à ces chiffres. Je vous assure qu'il s'agit de rectifications mineures.

Lorsque nous comparons le réseau canadien et celui de la Grande-Bretagne ou des pays de l'Europe, de façon générale, nous comparons un système qui transporte surtout des marchandises et un système qui est axé essentiellement sur le transport des passagers.

M. Nowlan: Monsieur Heads, sans faire de comparaison, comment pouvons-nous savoir si les recettes des chemins de fer, y compris les subventions et les frais directs, proviennent directement des services voyageurs ou si elles ne sont pas affectées au transport des marchandises?

Je reviens à ce que le président de VIA Rail a dit ce matin. Il semble y avoir encore beaucoup de confusion autour de l'ordonnance relative au prix de revient et des frais exigés par les chemins de fer et des frais exigés pour l'utilisation de la plate-forme de la voie pour le transport des voyageurs.

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Merci, monsieur Nowlan. Je ne parlerai plus de cette comparaison entre le Canada et les États-Unis. J'ai dit que nous n'avions pas suffisamment étudié cette question et je me suis engagé à prendre les mesures qui s'imposent.

Monsieur Nowlan, à mon avis, vous avez tout à fait raison de dire qu'il est difficile de comprendre l'ordonnance. Nous tentons d'améliorer la situation. Nous avons remis au Comité une déclaration expliquant la méthode de calcul du prix de revient utilisée au Canada.

[Texte]

Mr. Nowlan: That was just recently. We just received it a day or so ago.

Dr. Heads: That is correct.

I have here Mr. Nasi, the principal author of that document. I think it is a very good document. I am not trying to stick him with the authorship of it in anyway, but rather to praise him for it. Certainly, if any of the committee members wish to ask specific questions about it, we would be happy to have you do so.

We have been trying particularly over the last year—returning to the problems of VIA—to meet the various requests for information assistance VIA has been placing upon us. For example, we have ensured that the railways, CN and CP, released their costing manuals to VIA. We have also dealt, on an ad hoc basis, with requests from VIA to examine certain cases of current costs which they thought excessive. Mr. McNeil, who is with me today, has been very heavily involved in that activity. Until very recently, from my understanding of the problem and this may be unfair, I think I have had problems understanding exactly what additional information VIA required. I think this problem is now well on its way to being solved.

Recently, and by recently I mean last week, VIA tabled a statement—to a joint meeting of Transport Canada, CTC, CN Rail, CP Rail, and VIA—of the type of information they required. Currently the railways, particularly CN Rail, are examining this statement. I am hopeful we will be able to expedite this matter in the next meeting of this series, which I think is provisionally called for tomorrow.

The Chairman: May I interrupt for just a moment, Mr. Nowlan, please? I will not take it off your time.

There seems to be an implication in your answer, Dr. Heads, that only one railway is seriously considering the request of VIA Rail. Is this an unfair conclusion to draw from your statement?

Dr. Heads: Well, that implication, I think was inherent in what I said; I must withdraw it explicitly. The only comment to be made on that point is, I think, CN is in a readier state to respond more quickly. CN, after all, is the major contractor with VIA. I thank you for having brought out that implication, Mr. Chairman; and, I will withdraw the implication.

• 1605

The Chairman: So you are prepared to say that CP as well will comply with that request from VIA?

Mr. Heads: Yes.

The Chairman: Thank you, sir.

Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: My colleague, Mr. Forrestall, tends to explore the problem of auditing and the CTC audits of CN-CP and the delay in working with up-to-date figures, so I will not

[Traduction]

M. Nowlan: Vous ne l'avez fait que tout dernièrement. Nous l'avons reçue hier ou avant-hier.

M. Heads: C'est exact.

M. Nasi, celui qui a rédigé la plus grande partie de ce document, se trouve parmi nous. Il s'agit d'un très bon document. Je ne tente pas de lui imputer toute la paternité du contenu, mais plutôt de le féliciter de son travail. Bien entendu, si des membres du Comité ont des questions précises au sujet du document, nous nous ferons un plaisir d'y répondre.

Pour revenir à la question de VIA Rail, au cours de la dernière année nous avons tenté de répondre aux demandes d'aide financière que VIA Rail nous adresse. Par exemple, nous avons fait en sorte que VIA Rail puisse obtenir les livres de comptabilité du CN et du CP. Nous avons également permis à VIA Rail d'étudier certaines dépenses courantes qui lui semblaient excessives. M. McNeil, qui m'accompagne aujourd'hui, a fait beaucoup de travail dans ce domaine. Jusqu'à tout dernièrement, j'ai eu beaucoup de difficulté à comprendre le problème et le bien-fondé des demandes de renseignements supplémentaires de la part de VIA Rail. Ce problème est en bonne voie de solution.

La semaine dernière, VIA Rail a fait une déclaration à un comité mixte formé des représentants du ministère des Transports, de la CCT, du CN, du CP et de VIA Rail, qui précisaient le genre de renseignements qu'il leur fallait. Les sociétés, particulièrement le CN, étudient la déclaration. J'espère que nous pourrions trouver une solution rapide à cette question au cours de ces réunions dont la prochaine doit avoir lieu demain, je crois.

Le président: Permettez-moi de vous interrompre, monsieur Nowlan. Je ne vous enlèverai pas votre temps de parole.

Monsieur Heads, vos propos semblent insinuer qu'une seule société s'intéresse à la demande de VIA Rail. Ai-je raison de tirer cette conclusion?

M. Heads: Ma façon de m'exprimer a pu le laisser entendre, et je dois rectifier tout de suite. Il faut dire que le CN est en mesure de répondre plus rapidement. Après tout, le CN détient le plus grand nombre de contrats avec VIA Rail. Je vous remercie d'avoir soulevé ce point, monsieur le président, car je ne voulais pas donner cette impression.

Le président: Vous pouvez donc nous dire que le CP étudiera lui aussi la demande de VIA Rail?

M. Heads: Oui.

Le président: Merci, monsieur.

Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Mon collègue M. Forrestall a l'intention de discuter de la comptabilité et des vérifications que fait la société auprès du CN et du CP et de la difficulté d'obtenir des

[Text]

proceed on that but just on this last point, what Dr. Heads mentioned about recent meetings—and negotiations have been going on for some time. Mr. Roberts this morning in his statement does say in one of those paragraphs:

With the help of Transport Canada, we are negotiating with CN and CP with respect to the renewal of the Operating Agreement effective January 1, 1982. Progress is being made but the critical problem of fixed unit prices has not been settled to date after continued discussions since September 1980.

Now, is this what, if I understand correctly Dr. Heads, you were directing your attention to—that all these parties, the CTC, CN, CP, and VIA, are really trying finally to come to grips with something they have been discussing or negotiating with since September 1980?

Mr. Heads: The reference you just made, Mr. Nowlan, is indeed to the meetings I was talking about. These meetings have been considering essentially three basic issues on which VIA and CN and CP have had difficulty in reaching agreement.

The first issue is the costing of additional trains over and beyond the number of trains operating in 1977, just before VIA took over the responsibility for operations. Transport Canada has now given a ruling on this costing that the costing should be in accordance with the CTC costing regulations; and I think that solution has been accepted, albeit with reluctance, by CN and CP, because what they would like to get is something more than out-of-pocket charges on additional trains but also a contribution to overhead costs.

The second issue is the problem of the provision of information, and as I mentioned earlier, we have had submitted to us by VIA a list of 14 areas on which they require additional information. I am very hopeful indeed that CN and CP can work with us and with Transport Canada to solve the information problem.

The third problem is one of VIA wanting fixed-unit prices. In other words, what VIA is saying is that it is willing to pay increased costs which arise from changes in the scale of operations but it wants to know exactly what prices it is paying at the beginning of the year. The problem on this is as follows. If one is looking at the year 1982 and trying to determine fixed-unit prices and fixed prices in relation to items that are considered as specific costs, the problem is that the latest information which we have and which is absolutely firm is 1979. However—and I think I will be responding to Mr. Forrestall on this, from what you say, Mr. Nowlan—we are rapidly catching up on our backlog, and in future years we will be in a position where we would have the figures for 1980.

But if you are trying to give a fixed cost for 1982, you have two problems. You know what the over-all inflation in the economy is in 1981, but you have to be forecasting the extent to which the inflation in railway costs has been different from the inflation in the economy as a whole. Once you get to 1982, you have not only the problem of the extent to which railway

[Translation]

chiffres actuels; je n'en discuterai donc pas. Toutefois, M. Heads a parlé de réunion tenue dernièrement et des négociations qui sont en cours depuis quelque temps. Ce matin, M. Roberts disait dans sa déclaration:

Avec l'aide de Transport Canada nous poursuivons nos négociations avec le CN et le CP quant au renouvellement du contrat d'exploitation qui entrera en vigueur le premier janvier 1982. Nous avons fait des progrès. Néanmoins, la question des prix fermes n'est pas réglée bien que des entretiens à ce sujet aient lieu depuis septembre 1980.

Si je vous ai bien compris, M. Heads, vous faisiez allusion à cette question, notamment, que ces parties la Société, le CN, le CP et VIA Rail tentent d'en arriver à un accord sur une question dont vous discutez depuis le mois de septembre 1980?

M. Heads: Comme vous l'avez dit, M. Nowlan, il s'agit effectivement des réunions dont je parlais. Au cours de celles-ci, on étudiait essentiellement trois questions fondamentales sur lesquelles VIA Rail, le CN et le CP avaient des difficultés à se mettre d'accord.

Il s'agit d'abord du calcul du prix de revient des trains supplémentaires, c'est-à-dire ceux qui n'étaient pas exploités en 1977, date à laquelle VIA Rail s'est chargé de l'exploitation. Le ministère des Transports a fait connaître une décision à cet égard selon laquelle le prix de revient doit être calculé conformément au règlement de la CCT au sujet du prix de revient; le CN et le CP ont accepté à contrecœur la décision car ces deux sociétés voudraient à la fois se voir rembourser les frais des trains supplémentaires mais aussi une partie de leurs dépenses générales.

Il y a, en outre, la question des renseignements et j'ai signalé que VIA Rail nous avait donné une liste de 14 domaines sur lesquels on voulait plus de renseignements. J'espère que le CN et le CP travailleront en collaboration avec nous et le ministère des Transports pour régler ce problème.

Quant à la troisième question il s'agit des prix fermes demandés par VIA Rail. Autrement dit, VIA Rail se dit disposé à se charger de l'augmentation des dépenses à la suite de modifications à l'importance de leur exploitation mais elle veut savoir exactement quel prix elle paie au début de l'année. Voici le problème. Si, pour l'année 1982, on tente d'établir les prix fermes par rapport aux articles qui sont considérés comme étant des frais précis, nous nous heurtons à un problème en ce que les derniers renseignements sur ce que nous possédons datent de 1979. Toutefois j'en discuterai probablement avec M. Forrestall, mais comme vous l'avez dit, M. Nowlan, nous faisons des progrès rapides pour nous mettre à jour, et à l'avenir, nous serons en mesure de fournir les données de 1980.

Mais si vous tentez d'établir les frais fixes pour 1982, vous faites face à deux problèmes. Vous connaissez le taux d'inflation général de 1981, mais vous devez prévoir la différence entre l'inflation des frais dans le secteur ferroviaire diffère de celle dans l'économie en général. Une fois rendu en 1982, vous n'avez pas seulement à calculer la mesure dans laquelle les frais

[Texte]

costs deviate from inflation in the economy as a whole, but also the problem of what the inflation is going to be in the economy in general. So this is not an easy problem.

The railways are saying they do not see why they should bear this type of risk, but VIA is saying it wants fixed prices. There is an uncertainty, which I have been portraying, and someone has to bear it. I think this is something that has to be discussed in these ongoing meetings over the next few weeks.

I had not meant to give you quite such a lengthy answer. I apologize for that. But those essentially are the three phases.

• 1610

The Chairman: This is the information we are looking for.

Mr. Nowlan: My time must be almost up. My last question, which frankly, may be too long to answer right now, and it may be in annual reports, but I will direct my mind to an element of however it is broken down in the report. If it is not that way, then you can refer me to it and I can get it later by letter to the committee. This again is under the general head of operating expenditures.

Just taking that overall umbrella, and in view of some of my questions and frankly some of your answers, I would be interested, Mr. Chairman, to know how the CTC is constructed. I know Mr. Benson, a former colleague across the House and Minister of Finance, is the president. I am not thinking of the skeleton of the CTC as much as I am very interested in the breakdown of the CTC personnel and not the confusion of man-years or person-years, but actual bodies. How many are related, whether it is a railway committee, an air committee or whatever else, to research and/or policy?

I am a little surprised—and quite frankly, I would appreciate very much the frankness of the answers from the witness—but I am really quite surprised that there has not been more detailed study of comparative cost in orders, even though the trains and the experiences may be different in different countries. What I am trying to get at, and a letter would suffice, is a breakdown of personnel of the CTC—particularly the railway group committee, but I think the CTC in general—and how many individuals are engaged in ongoing research of this type and or policy considerations of this nature?

Dr. Heads: I think Mr. Nowlan, I can respond to this straight away. Before joining the Railway Transport Committee, I was Acting Executive Director of the Research Branch, so you can have a broad view from several different angles this afternoon.

The size of the research branch is 68 person-years, but that effectively is 68 persons. That covers everyone from the executive director, the professional staff, the clerical staff and the secretaries. These 68 persons are engaged in transport research

[Traduction]

diffèrent de l'inflation enregistrée dans l'ensemble de l'économie, mais vous avez également à calculer le taux de l'inflation dans l'ensemble de l'économie. Ce genre de calcul n'est pas facile à faire.

Les sociétés de chemins de fer disent qu'elles ne voient pas pourquoi elles auraient à assumer ce genre de risques mais VIA Rail veut des prix fermes. J'ai essayé de vous illustrer certains impondérables dont quelqu'un doit se charger. Cette question devra être débattue durant les réunions au cours des prochaines semaines.

Je ne voulais pas prendre autant de temps pour vous répondre. Veuillez m'excuser. Voilà essentiellement les trois questions qui font l'objet de discussions.

Le président: Ce sont les renseignements que nous cherchons à obtenir.

M. Nowlan: Mon temps doit être presque écoulé. J'ai une dernière question, mais franchement il faudrait peut-être trop de temps pour y répondre, et l'information se trouve peut-être dans les rapports annuels; je voudrais voir surtout quelle répartition a été faite dans le rapport. Si ce n'est pas tel que je le dis, vous pouvez me le souligner et transmettre ces renseignements par lettre au Comité plus tard. Je me reporte de nouveau à la rubrique générale «coûts d'exploitation».

C'est un titre global, et compte tenu de certaines de mes questions et de certaines de vos réponses, j'aimerais bien, monsieur le président, savoir comment se compose la CCT. Je sais que M. Benson, un ancien collègue du parti gouvernemental à la Chambre et ministre des Finances, en est le président. Je ne cherche pas tellement à connaître la structure même de la CCT, mais à la répartition de son personnel, à ne pas confondre avec les années-personnes; je songe aux personnes mêmes. Combien s'occupent, que ce soit au Comité des chemins de fer, au Comité du transport aérien, etc., des recherches et de la politique?

Je suis un peu surpris—j'apprécierais vraiment que le témoin réponde franchement—qu'on n'ait pas fait d'étude plus détaillée des coûts comparatifs dans les ordonnances, même si les trains et l'exploitation peuvent être différents dans divers pays. Ce que j'essaie d'obtenir, et une lettre suffirait, c'est une ventilation du personnel de la CCT—surtout au Comité des transports par chemin de fer, et de la CCT en général—combien de personnes s'occupent de recherche de ce genre de façon permanente ou de considérations politiques de cette nature?

M. Heads: Je crois pouvoir vous répondre immédiatement, monsieur Nowlan. Avant de faire partie du Comité des transports par chemin de fer, j'étais directeur exécutif adjoint à la direction de la recherche, ce qui vous permet d'avoir cet après-midi un point de vue général sous différents angles.

La Direction de la recherche comprend 68 années-personnes, et il s'agit en fait de 68 personnes. Ce chiffre comprend tout le monde, du directeur exécutif au personnel professionnel, aux commis et aux secrétaires. Ces 68 personnes s'occu-

[Text]

across all modes. On an average year, maybe 25 per cent of them—that is a bit high—maybe 20 per cent of them might be engaged in research specifically related to railway activities.

In addition to that, we have in our Rail Economic Analysis Branch a total of 68 people. The fact that these two figures are both 68 is just coincidental. The 68 people of course have many ongoing activities and responsibilities and I do not think that I consider more than about a dozen of them as being engaged in research-type activities.

I think on your question of the extent of research on railway costing which is carried on, I have already admitted that we need to do more comparison with the United States. However, in fairness to the research branch I should point out that they did an extremely lengthy railway costing study which was finalized, I think, in 1979. This is mentioned in the hand out that Mr. Nasi prepared. This was a very thorough examination of the methods of railway costing being used and the various alternatives that could have been pursued. It was a very thorough examination which has led us into, among other things, preparation for a public hearing on the cost of capital as applied to railway activities.

That study did not get deeply into international comparisons and, perhaps in hindsight, it should have done so to a greater extent. I think that, broadly in quantitative terms, is the response to your question.

The Chairman: Thank you very much Mr. Nowlan. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I want to comment first on Mr. Nowlan's question on the European situation. I think he and I had a conversation about this on earlier occasions. What we wonder about is the arrangements between Trans European Express, which is a Swiss-based corporation which runs passenger trains over the tracks to eight or ten countries. What do they pay? What kind of a formula does Trans European Express use in payments to the railroads in all the different countries over which they operate their passenger trains? That may or may not be useful to you but it might at least be some kind of a conceptual thing to look at in terms of what payments you made there.

• 1615

Mr. Chairman, I want to thank Mr. Heads for his promptness in coming up with some figures regarding the comparison between Amtrak and VIA Rail, but I must also apologize that we did not make clear to him what we were after. What we were after was a comparison of the payments made by VIA Rail and Amtrak to the respective railroads. The document Mr. Heads gave to us is the total cost of VIA Rail and Amtrak. It is not the actual payments made by VIA to CNCP and Amtrak to U.S. railroads.

Mr. Chairman, I have given to some of my colleagues a two-page document that I have handed around. The top line

[Translation]

pent de recherches en matière de transport pour tous les modes de transport. Pour une année ordinaire, 25 p. 100 de ces gens, c'est peut-être un peu élevé, disons 20 p. 100, s'occupent de recherches surtout en matière de chemin de fer.

Nous comptons de plus 68 personnes à la Direction de l'analyse économique des chemins de fer. Le fait que ces deux chiffres soient les mêmes est pure coïncidence. Ces 68 personnes, évidemment, ont beaucoup de responsabilités et d'activités, et je ne crois pas que plus d'une douzaine d'entre elles soient engagées dans des activités de recherche.

Pour ce qui est maintenant de la recherche qui se fait sur l'établissement du prix de revient pour les chemins de fer, j'ai déjà admis qu'il nous faudrait faire davantage de comparaisons avec les États-Unis. Cependant, pour être juste envers la Direction de la recherche, je dois souligner que le personnel a fait une étude d'établissement du prix de revient très poussée qui s'est terminée, je crois, en 1979. Elle est mentionnée dans le document que M. Nasi a préparé. Il s'agissait d'un examen très complet des méthodes utilisées pour l'établissement du prix de revient des chemins de fer et des solutions de rechange qu'on pouvait envisager. A cause de cet examen très poussé, entre autres, nous avons préparé une audience publique sur les coûts d'immobilisation dans le domaine ferroviaire.

Cette étude ne comportait pas vraiment de comparaisons avec d'autres pays et, avec le recul peut-être, nous croyons que cela aurait pu être fait. C'est, de façon générale, sur le plan quantitatif la réponse à votre question.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Nowlan. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je voudrais tout d'abord faire un commentaire concernant la question qu'a posée M. Nowlan au sujet de la situation européenne. Nous en avons tous les deux discuté à plusieurs reprises. Nous nous demandons quels sont les arrangements qui ont été faits pour l'Express transeuropéen, société dont le siège est en Suisse et qui exploite des trains de voyageurs circulant dans huit ou dix pays. Que versent ces pays? Quelle est la formule utilisée par l'Express transeuropéen pour les paiements aux chemins de fer des divers pays que traversent ses trains? Ces renseignements peuvent ou non vous être utiles, mais ils pourraient au moins vous donner une idée de ce qu'il faut prévoir ici comme paiements?

Monsieur le président, je voudrais remercier M. Heads qui nous a fourni rapidement des chiffres comparatifs pour Amtrak et VIA Rail, mais je dois également m'excuser de ne pas avoir clairement indiqué ce que nous cherchions. Nous voulions une comparaison des paiements effectués par VIA Rail et Amtrak aux chemins de fer respectifs. Le document que nous a distribué M. Heads nous donne le total des coûts d'Amtrak et de VIA Rail. Il ne s'agit pas vraiment des paiements qu'a versés VIA à CNCP et Amtrak aux chemins de fer américains.

Monsieur le président, j'ai distribué à mes collègues un document de deux pages intitulé Appendice I. Nous avons

[Texte]

says Appendix I. We have used two methods to compute the comparison of actual payments to railroads. I presume, Mr. Chairman, you have given Mr. Heads a copy of them.

The Chairman: Yes.

Mr. Benjamin: We have used two methods of comparing actual payments and we have taken the liberty of converting the United States dollars to Canadian dollars in the Amtrak case. Mr. Heads mentioned that he was not able to ascertain the portion of Amtrak's total costs that were paid to railroads. I would refer him to the report to the United States Congress by the Comptroller General where they illustrate the amounts and the percentage of operating costs that Amtrak pays to U.S. railroads.

Mr. Chairman, it is our contention—and I would hope these figures will be of some value to the committee and to the members of the RTC—that in terms of actual payments to the railroads, VIA makes payments to Canadian railways for train miles of \$18.90 per train mile while Amtrak pays U.S. railroads \$12.10 per train mile. Payments to the railways for passenger miles are 15 cents by VIA and 7.8 cents by Amtrak; and in the payments to the railroads per passenger, VIA pays CNCP \$38 per passenger and Amtrak pays U.S. railroads \$16.70 per passenger. On the first page we have used a different method using global figures. On the first page we submit that, on the basis of this ratio of actual payments, VIA using the one method would save \$164 million in payments to railroads and using the other method would save \$162 million. There is a third method which I will not go into at the moment.

I appreciate that Mr. Heads or his officials have not had time to go after the figures we have provided. I hope they will be of some use to him. I would like to refer to the report from Mr. Foley dated November 4 that the clerk submitted and sent around to us. I would like to ask Mr. Heads if he could provide, fairly shortly, based on our discussion today and on work he has already done, analysis of the different costing formulas by VIA and Amtrak in paying the railway companies for using their facilities. If not statistical information, could you at least explain the two approaches in conceptual terms?

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. Heads: Thank you, Mr. Benjamin. My response to the first point you raised on the Trans European Express is that we have not examined this. We thank you for the suggestion and we will attempt to do this.

In respect of the general comparison of VIA costs and Amtrak costs . . .

[Traduction]

utilisé deux méthodes pour calculer la comparaison des paiements réels effectués aux sociétés de chemins de fer. Je présume, monsieur le président, que vous avez donné à M. Heads une copie de ce document.

Le président: Oui.

M. Benjamin: Nous avons eu recours à deux méthodes pour comparer les versements réels et nous avons pris la liberté de convertir le dollar américain en dollar canadien dans le cas d'Amtrak. M. Heads déclare qu'il n'a pu calculer de façon certaine la portion de l'ensemble des coûts qu'Amtrak a dû payer aux chemins de fer. Je le renvoie au rapport présenté par le contrôleur général au Congrès des États-Unis, qui illustre les montants et les pourcentages des coûts d'exploitation versés par Amtrak aux sociétés de chemins de fer américaines.

Monsieur le président, nous prétendons—et j'espère que les chiffres seront utiles à ce Comité et aux membres du Comité du transport par chemin de fer—que les versements aux sociétés ferroviaires, les versements que VIA a faits aux sociétés canadiennes de chemins de fer, étaient de \$18.90 par milles-train pour VIA, alors qu'Amtrak versait aux sociétés américaines \$12.10. Les versements aux sociétés de chemins de fer sont de 15c. par milles-passagers et de 7.8 c. par Amtrak, en ce qui concerne le transport voyageurs. Au titre des versements aux sociétés de chemins de fer par passager, VIA verse à CNCP \$38.00 par passager et Amtrak paye aux sociétés de chemins de fer américaines \$16.70 par passager. Nous nous sommes servis à la première page d'une méthode différente nous servant de chiffres globaux. Nous prétendons à la première page, que, sur la base de ce rapport aux paiements réels, VIA épargnerait, avec une méthode, 164 millions de dollars en versements aux sociétés de chemins de fer, et 162 millions si elle utilisait l'autre méthode. Il y a également une troisième méthode dont je ne parlerai pas pour l'instant.

Je comprends très bien que M. Heads et ses collaborateurs n'ont pas eu le temps de donner suite aux chiffres que nous avons fournis. J'espère qu'ils leur seront utiles. Je voudrais maintenant vous renvoyer au rapport que M. Foley a présenté au greffier le 4 novembre et qui nous a été transmis. Je voudrais demander à M. Heads s'il pourrait nous fournir bientôt, par suite des discussions que nous avons eues aujourd'hui et du travail qu'il a déjà fait, une analyse des diverses formules d'établissement du prix de revient, dont se servent VIA et Amtrak pour payer les sociétés de chemins de fer dont ils utilisent les installations. S'il ne dispose pas de renseignements statistiques, pourrait-il au moins nous expliquer les deux méthodes sur le plan conceptuel?

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Merci, monsieur Benjamin. Pour répondre tout d'abord au point que vous avez soulevé concernant l'Express transeuropéen, nous n'avons pas étudié la question. Nous vous remercions de cette suggestion et nous allons certainement essayer d'y donner suite.

Pour ce qui est de la comparaison générale des coûts de VIA Rail et d'Amtrak . . .

[Text]

Mr. Benjamin: That is cost to the railways, not their total costs.

• 1620

Mr. Heads: Yes. On the over-all problem, I consider that I have given an undertaking to this committee that we would do some more work on this and get back to you. Now, if we are talking about deadlines, I think, with the committee's permission, I would not undertake to get back on this before about February or March. Would that be acceptable, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes.

Mr. Heads: My problem, Mr. Benjamin, is that I have an awful lot of the stuff tied up in the VIA audit, which I have to meet on time.

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Heads: If I do not, I get fired and I deserve to. So, with that permission, I will come back later.

My first reaction to the paper you have just handed me is that the analysis you give on the first page, as I think indeed you recognize, deals with the percentage of budget paid to the railways but it does not deal with the different levels of support to VIA and Amtrak provided by the railways. We suspect—and we have to check on this—that CN and CP are doing more maintenance for VIA than the American railways are doing for Amtrak. At this point, rather than attempt to respond with inadequate data, we should deal with this explicitly in the further report that we submit to the committee.

Mr. Benjamin: All right. Mr. Chairman and Mr. Heads, in your report to the committee which you asked us to accept, you said that the fundamental principle of the railway costing system is that long-term avoidable costs are to be allowed for regulatory purposes.

Now, as a rule of thumb, what portion of fully allocated total costs would this cover? What portion of fully allocated costs would short-term avoidable costs cover?

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. Heads: As a rough estimate, we would think that long-term avoidable costs would be something in the range of 80 to 85 per cent of fully allocated costs. This figure fluctuates a little from year to year, Mr. Benjamin. One of the problems is that the avoidable costs are affected by inflationary factors in the economy rather more quickly than the fixed costs.

Mr. Benjamin: What portion of fully allocated total costs would short-term avoidable costs cover? Do you have a ballpark figure on that?

Mr. Heads: I do not have a ballpark figure on that, Mr. Benjamin. I think this would be an extremely difficult question to answer, because, obviously, there are graduations in the short period.

[Translation]

M. Benjamin: C'est-à-dire les versements aux sociétés de chemins de fer, et non pas les coûts globaux.

M. Heads: Oui. Pour ce qui est du problème en général, je me suis engagé auprès du Comité à faire certains travaux à ce sujet et à en faire rapport. Pour ce qui est du délai, vous me permettrez de ne pas vous rendre compte avant février ou mars. Est-ce que cela vous convient, monsieur le président?

Le président: Oui.

M. Heads: La difficulté, monsieur Benjamin, c'est que j'ai beaucoup de travail à faire concernant la vérification de VIA et des délais à respecter.

M. Benjamin: Bien.

M. Heads: Si je ne les respecte pas, on me mettra à la porte avec raison. Par conséquent, permettez-moi de vous faire rapport plus tard.

Ma première réaction au document que vous nous avez distribué, c'est que l'analyse de la première page traite, vous le reconnaîtrez, du pourcentage du budget versé aux sociétés ferroviaires, mais non des divers paliers d'aide que VIA et Amtrak leur consentent. Nous soupçonnons, nous allons vérifier, que le CN et le CP s'occupent davantage de la maintenance de VIA que les sociétés américaines le font pour Amtrak. Pour le moment, plutôt que de répondre imparfaitement, nous traiterons de la question en détail dans le rapport que nous présenterons ultérieurement au Comité.

M. Benjamin: Très bien. Monsieur Heads, dans le rapport que vous avez présenté au Comité et que vous nous avez demandé d'accepter, vous déclarez que le principe fondamental du système de l'établissement du prix de revient pour les chemins de fer est que les coûts évitables à long terme doivent être permis à des fins de réglementation.

Comme règle empirique, quelle partie des coûts globaux complètement attribuée serait en cause? Quelle partie de ces coûts seraient des coûts évitables à court terme?

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Pour vous donner une idée, nous croyons que les coûts évitables à long terme seraient de l'ordre de 80 à 85 p. 100 des coûts totalement attribués. Ce chiffre peut varier légèrement d'une année à l'autre, monsieur Benjamin. L'une des difficultés, c'est que les coûts évitables sont touchés par les facteurs inflationniste de l'économie beaucoup plus rapidement que les coûts fixes.

M. Benjamin: Quelle partie représenteraient les coûts évitables à court terme dans les coûts globaux totalement attribués? Avez-vous un chiffre approximatif à nous donner?

M. Heads: Je n'en ai pas, monsieur Benjamin. Il est extrêmement difficile de répondre à cette question, car, évidemment, sur une courte période ce peut être progressif.

[Texte]

The long period is a more absolute concept in economic terms, I suppose. But if you are looking at the short period, the answer would be different if one were looking at one day, one week ahead or three months ahead. If you wish, we will undertake to give this some further consideration, but I assure you there will not be a unique answer to that.

Mr. Benjamin: Would you say, if one were to use short-term avoidable costs, that they would be less than long-term avoidable costs?

Mr. Heads: They generally tend to be, but this does not necessarily follow.

Mr. Benjamin: On page 13 of your report you say:

Basing charges on RTC costing regulations is the least cost alternative open to VIA Rail Canada.

Now, the RTC costing regulation used is long-term avoidable costs. I believe that is correct. But you have said that the short-term avoidable costs would tend to be lower than long-term avoidable costs. Surely, then, you are agreeing with me that there is a lower cost alternative to your present costing order, namely, short-term avoidable costs rather than long-term.

Mr. Heads: I think, Mr. Benjamin, I sat on the fence on that question. If you have an organization where the volume of output is falling over time then the short-term costs would normally tend to be a little smaller than the long-term costs. But if you are in a situation where you are expanding, that may not necessarily happen.

• 1625

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I want to put to Mr. Heads and his officials that the transportation economists' classes and whatnot instruct that short-term avoidable costs are 40 per cent of fully allocated total costs, and that long-term avoidable costs are 80 per cent of fully allocated costs. On that basis, if the CTC would change to short-term cost formulae, using a third alternative, VIA would save roughly \$144 million annually. That is another area I suggest might be worth looking into.

The present method you are presently using, but then there are the other two suggestions I have just made. Frankly, Amtrak does not have to pay—a part of their payments have to do with paying a portion of track maintenance, but other than that they do not—pay any interest or depreciation on the trackage. They do not pay any management fees. They do not pay interest on that depreciation. Whereas in VIA's case, VIA not only has to pay for its own management, it has to make payments for CN and CP's management, to the point where I

[Traduction]

Le long terme représente une notion plus absolue sur le plan économique. Si vous envisagez le court terme, la réponse pourrait être différente selon qu'il s'agisse d'une journée, d'une semaine ou de trois mois. Nous pourrions faire, si vous le désirez, d'autres études, mais je vous assure qu'il est difficile de donner une seule réponse.

M. Benjamin: Si l'on se servait de coûts évitables à court terme, diriez-vous qu'ils seraient moindres que les coûts évitables à long terme?

M. Heads: C'est habituellement le cas, mais ce n'est pas nécessairement ce qui arrive.

M. Benjamin: Vous dites, à la page 13 de votre rapport:

Pour VIA Rail Canada le fait de baser les frais sur les règlements d'établissement du prix de revient du Comité des transports par chemin de fer représente la solution de rechange la moins coûteuse.

Le règlement de l'établissement du prix de revient du CTCF utilisé concerne les coûts évitables à long terme. Je crois que c'est exact. Vous avez déclaré que les coûts évitables à court terme auraient tendance à être moins élevés que les coûts évitables à long terme. Vous êtes donc d'accord avec moi pour dire qu'il y a une solution de rechange pour des coûts moins élevés à votre ordonnance actuelle pour l'établissement des prix de revient, c'est-à-dire des coûts évitables à court terme plutôt qu'à long terme.

M. Heads: Je crois, monsieur Benjamin, que j'ai essayé de ménager la chèvre et le chou. Si on a une organisation où le volume de production baisse pendant une certaine période, les coûts à court terme auraient tendance habituellement à être moins élevés que les coûts à long terme. Si vous êtes en expansion, cela ne se produira pas nécessairement.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je dois souligner à M. Heads et à ses collaborateurs que pour les économistes, les catégories de transports, par exemple, supposent que les coûts évitables à court terme sont de 40 p. 100 des coûts globaux totalement attribués et que les coûts évitables à long terme sont de 80 p. 100 de ces coûts globaux. A partir de cela, si la CCT changeait les formules utilisées pour le calcul des coûts à court terme, pour se servir d'une troisième méthode, VIA pourrait épargner quelque 144 millions de dollars par année. C'est là un autre domaine qu'il vaudrait la peine d'étudier.

Vous utilisez actuellement une méthode, mais je viens de faire deux autres suggestions à ce sujet. Je crois franchement qu'Amtrak n'a pas à verser... une portion de ses versements a trait à une portion des coûts payés pour l'entretien des voies, mais à part cela Amtrak n'a pas à payer d'intérêt ou de dépréciation pour les voies. Il ne paie pas non plus de frais de gestion. Il n'a pas à payer d'intérêt sur la dépréciation. Dans le cas de VIA, non seulement la société doit payer sa propre gestion, mais elle paie également la gestion de CN et CP, au

[Text]

contend that we are even subsidizing the salaries of the presidents of both railroads.

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. Heads: I think there are two statements I would attempt to respond to there, Mr. Benjamin. I am jumping the gun until we have made this detailed comparison of VIA and Amtrak, but I am under the impression that Amtrak does not get off quite as lightly as you may have inferred; that they do have to pay a 5 per cent general administration charge, and that they do have to pay something towards the maintenance of track.

Mr. Benjamin: Our information is that VIA has to pay CN and CP management salaries and interest and depreciation on tracks, et cetera, and Amtrak does not pay those costs.

Mr. Heads: VIA effectively is making a contribution to the general administration costs of CN and CP, Mr. Benjamin; that is correct. I am not sure it is correct that Amtrak is not making any payment of that type. But I think I would ask your indulgence to allow me to check on that.

The other figure of short-term variable cost amounting to only 40 per cent of fully allocated cost—I am quite sure that you could produce a definition of short-term cost that would give that answer, but I think it would have to be a very, very short period, and I am not convinced that this is meaningful for purposes of any realistic analysis. I think if one goes deep back into the history of railway costing, into the days of the early twentieth-century economist Pigou, for example, where he was arguing that if a railway already has set up its entire infrastructure and its entire train set-up, and that the cost of—I think the words Pigou used were—that the cost of carrying an extra pound of freight made a negligible addition to the railway's costs, that would be true. But I think the suggestion that you can produce any meaningful measure of short-term cost equivalent to only 40 per cent of fully allocated cost is not terribly generally accepted.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, it is amazing to me that if there were no passenger trains running anywhere on Canadian railway lines, the freight traffic apparently would then have to bear all these costs that VIA Rail is presently bearing.

Mr. Heads: Yes.

Mr. Benjamin: But it is funny how the costs that railways assess on VIA Rail can amount to \$6.00 or \$7.00 per passenger on a carload of passengers, but on a carload of a bulk commodity it might only be \$2.00 a car. I am wondering just how relevant—to put it bluntly, how honest—these costs the railroads have come up with over the years really are.

[Translation]

point où je prétendrais que nous subventionnons même les salaires des présidents de ces deux sociétés.

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Vous avez fait deux déclarations, monsieur Benjamin, auxquelles je répondrai. J'anticipe peut-être, car nous n'avons pas encore fait de comparaison détaillée de VIA et d'Amtrak, mais j'ai l'impression qu'Amtrak ne s'en tire pas aussi bien que vous le pensez; la société doit payer des frais d'administration générale de 5 p. 100 et également des frais d'entretien des voies.

M. Benjamin: D'après nos renseignements, VIA verse des salaires à l'administration du CN et du CP, paie des intérêts et des coûts de dépréciation sur les voies, entre autres, ce qui n'est pas le cas d'Amtrak.

M. Heads: Il est vrai que VIA contribue à l'ensemble des frais d'administration du CN et du CP, monsieur Benjamin. Je ne suis pas certain qu'il soit juste, cependant, de dire qu'Amtrak n'effectue pas de versements de ce genre. Permettez-moi de vérifier.

Pour ce qui est des autres chiffres concernant les coûts variables à court terme se situant à 40 p. 100 seulement des coûts totalement attribués... je suis certain que vous pouvez nous donner une définition des coûts à court terme qui servirait de réponse, mais il faudrait que ce soit une très très courte période, et je ne suis pas convaincu que ce soit significatif aux fins d'une analyse réaliste. Si on étudie en profondeur l'histoire de l'établissement du prix de revient pour les sociétés ferroviaires, au début du 20^e siècle du temps de l'économiste Pigou par exemple, qui prétendait que si une société avait déjà toute son infrastructure, tous ses trains, que les coûts—je pense que ce sont les mots qu'il avait utilisés—que les coûts de transport d'une livre de marchandise additionnelle était une addition négligeable aux coûts des chemins de fer, et ce serait vrai. Cependant, votre suggestion de présenter une mesure significative des coûts à court terme comme équivalant à 40 p. 100 seulement des coûts totalement attribués n'est pas une notion qui soit très bien acceptée généralement.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, ce qui m'étonne c'est que s'il n'y avait pas de trains de voyageurs sur les voies canadiennes, le trafic de marchandise aurait apparemment à supporter tous ces coûts que supporte présentement VIA Rail.

M. Heads: Oui.

M. Benjamin: Il est étrange que les coûts évalués par les sociétés pour VIA Rail s'élèvent à \$6 ou \$7 par passager pour un wagon de voyageurs, mais à \$2 par wagon pour remplir un wagon de produits en vrac. Je me demande à quel point, pour le dire carrément, mais honnêtement, on peut dire que les coûts présentés par les sociétés ferroviaires au cours des dernières années sont vraiment pertinents.

[Texte]

• 1630

Frankly, Mr. Chairman, I think it should be the objective of the CTC in the review of the costing orders to make certain that neither railroad makes a plugged nickel on running VIA Rail passenger trains. They should not be allowed to make any profit, whether it is apparent or hidden, and I hope that this will be the objective of the committee in its review of the costing order, because this, it seems to me, is crucial to the survival of VIA Rail, let alone its expansion, and that something similar to what has occurred in the United States in terms of costs—short-term avoidable costs being the criteria rather than long-term, which Amtrak has been successful in obtaining in the United States—should apply here in Canada.

After all, we have a similar geography, the same kind of trains, the same kind of operating rules; that is, almost exactly the same kind of operating rules. There just does not seem to be justification for that kind of large difference between what VIA pays and what Amtrak pays. I frankly think that VIA Rail is being ripped off and that there has been too much reliance placed upon history of many years back and building up the figures that arrived at the Costing Order R-6313, and that it is in dire need of rapid, rapid correction.

I do not expect, Mr. Heads, you or other officials to make opinions on my remarks unless they wish to, but I hope they will consider that it is a view held not just by myself and my party but by many others, both inside and outside the transportation industry, that there is something fundamentally wrong with the amounts that VIA Rail is forced to pay to the Canadian railways.

The Chairman: Do you wish to comment, Dr. Heads?

Mr. Heads: I think that I perhaps could comment very briefly. Mr. Benjamin has voiced the view that CN and CP should not make any profit whatsoever out of VIA Rail, and I think, substantially, as we argued in the handout prepared by Mr. Nasi, that if the fundamental principle of the railway costing system is that long-term avoidable costs ought to be allowed for the regulating process, I do not think this gives the railways very much scope for making a killing out of VIA Rail.

We are working on the audit, and I believe I have to respond to that later, but so far we have found one case where we suggested to CN and CP that in respect of their current bills they were overcharging on general administration. But so far in our work, and I will allow my colleagues to correct me if I am wrong in this, we have not found any evidence of their being ripped off.

[Traduction]

Je crois franchement, monsieur le président, que ce serait plus objectif de la part de la CCT de s'assurer, en examinant l'ordonnance sur l'établissement du prix de revient, que ni l'une ni l'autre des sociétés de chemins de fer ne fasse un sous dans l'exploitation des trains de voyageurs de VIA Rail. On ne devrait pas leur permettre de faire de profits, apparents ou cachés, et j'espère que ce sera l'objectif du Comité qui étudiera l'ordonnance sur l'établissement du prix de revient. Il me semble que c'est crucial pour la survie de VIA Rail, sans parler de son expansion, et il faudrait que s'applique ici, au Canada, ce qui s'est passé aux États-Unis sur le plan des coûts—les coûts évitables à court terme ayant servi de critère plutôt que les coûts à long terme; c'est ce que Amtrak a réussi à obtenir aux États-Unis.

Après tout, notre géographie est semblable, nous avons le même genre de trains, le même genre de règlements d'exploitation, c'est-à-dire que nos règlements d'exploitation sont presque les mêmes. Il ne semble pas justifié que nous ayons cet énorme écart entre les versements faits par VIA et Amtrak. Je crois véritablement qu'on vole ouvertement VIA Rail et qu'on se fie trop à ce qui s'est fait depuis des années et qui a eu pour résultat les chiffres mentionnés au Règlement sur l'établissement du prix de revient, R-6313, et qu'il faudrait rapidement, de toute urgence, y apporter des correctifs.

Je ne m'attends pas à ce que M. Heads, vous ou d'autres fonctionnaires émettent des opinions au sujet de mes remarques, à moins qu'ils ne veulent le faire, mais j'espère qu'ils tiendront compte de cette opinion—qui non seulement est la mienne, et celle de mon parti, mais d'autres personnes, à l'intérieur et à l'extérieur de l'industrie des transports—à savoir que les montants que VIA Rail est forcée de verser aux sociétés de chemins de fer canadiennes sont quelque chose de fondamentalement injuste.

Le président: Voulez-vous faire une remarque, monsieur Heads?

M. Heads: Brièvement peut-être. M. Benjamin est d'avis que le CN et le CP ne devraient pas faire de profits du tout sur le dos de VIA Rail; je crois qu'en substance, comme nous l'avons dit dans l'imprimé préparé par M. Nasi, c'est un principe fondamental, dans le système d'établissement du prix de revient des sociétés de chemins de fer, que les coûts évitables à long terme doivent être permis pour la réglementation, mais je ne crois pas que cela donne à ces sociétés la possibilité de faire un bon coup au détriment de VIA Rail.

Nous sommes en train de faire la vérification; je dois, j'imagine, en parler un peu plus tard, mais jusqu'à maintenant, nous n'avons trouvé qu'un exemple nous permettant de dire au CN et au CP qu'ils exigent trop sur le plan administratif, en général, dans leurs factures courantes. Jusqu'à maintenant, dans notre travail, et mes collègues me corrigeront si je me trompe, nous n'avons rien trouvé prouvant qu'il y avait exagération.

[Text]

I wonder if I can make a comment that is slightly unfair, but I think you made some reference to the railways getting only \$2 per car out of freight operations.

Mr. Benjamin: I was just saying that they could get as low as.

Mr. Heads: Yes, I realize that you were using that—

Mr. Benjamin: It will vary from product to product.

Mr. Heads: —figure as illustrative. But that is a very low illustration, Mr. Benjamin, because that is 200 cents and, on a 50-ton car, that would only be 4 cents a car, and that is obviously very low. I apologize for raising this because I know you were using it as an illustration, but it is a very low illustration.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the . . .

The Chairman: Four minutes left, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I do not want to get into a long involved argument with Mr. Heads, because he is smarter on this subject than I am.

The Chairman: I am sorry, you only have one minute left, as a matter of fact.

Mr. Benjamin: Yes, but I would like to leave with Mr. Heads this business of long-term avoidable costs and short-term avoidable costs. I think the difference between the two is clear profit to the railroads. Long-term avoidable costs do include a portion of fixed costs, such as interest, depreciation on infrastructure and management salaries, and those costs will not be saved with the abandonment of a passenger service because the infrastructure will still have to be kept in place for the remaining freight and/or passenger service. The investment in infrastructure has already been sunk and paid for. So I submit that it is an illusion to believe these costs will be saved by abandonment. The difference between short- and long-term avoidable costs is gravy for the railroads. I may be all wet on that but I will need a lot more convincing. Let me give you examples.

• 1635

The Chairman: Mr. Benjamin, I am going to have to cut you off there and give Dr. Heads an opportunity to convince you. Then I am going on to the next questioner. Dr. Heads.

Mr. Heads: Mr. Benjamin, at the risk of repeating what I have been saying, there are obviously variations between short and long-term costs, but I know that you have not suggested that the CN and CP charges to VIA are completely unjustified. I would like to point out that certain costs undoubtedly would be avoided without any argument whatsoever. For example, the costs of passenger train crews, the costs of wear on the rails for the passenger train operations, the costs of traffic disruptions and so forth.

[Translation]

Je me demande si je puis faire un commentaire qui est légèrement injuste, mais vous avez mentionné que les sociétés de chemins de fer ne retireraient que \$2 par wagon pour le transport des marchandises.

M. Benjamin: J'ai dit qu'elles pouvaient obtenir aussi peu que cela.

M. Heads: Oui, je me rends compte que vous vous êtes servi de ce . . .

M. Benjamin: Cela peut varier d'un produit à un autre.

M. Heads: . . . chiffre comme exemple. C'est très bas, monsieur Benjamin, car il s'agit de 200 cents, et pour un wagon de 50 tonnes, ce ne serait que 4 cents le wagon; c'est évidemment très bas. Je m'excuse d'en parler, je sais que c'était à titre d'exemple, mais c'est quand même très bas.

M. Benjamin: Monsieur le président . . .

Le président: Vous avez encore quatre minutes, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je ne veux pas m'engager dans une longue discussion avec M. Heads, car il est beaucoup plus ferré que moi sur le sujet.

Le président: Excusez-moi, vous n'avez qu'une minute à votre disposition.

M. Benjamin: Oui, mais je voudrais laisser à M. Heads la question des coûts évitables à long terme et des coûts évitables à court terme. La différence entre les deux est un profit net au bénéfice des sociétés de chemins de fer. Les coûts évitables à long terme comprennent une partie des coûts fixes, comme l'intérêt, la dépréciation sur l'infrastructure et les salaires de l'administration; ces coûts ne seront pas épargnés si on abandonne les services voyageurs, parce que l'infrastructure demeurera en place pour ce qui restera des services voyageurs et de transport des marchandises. Les coûts de l'infrastructure sont déjà amortis. C'est donc une illusion de prétendre que ces coûts seront épargnés si on abandonne les services voyageurs. La différence entre les coûts évitables à long terme et à court terme représente des profits pour les chemins de fer. Je peux me tromper, mais il faudrait me convaincre. Permettez-moi de vous donner des exemples.

Le président: Monsieur Benjamin, je dois vous interrompre et donner à M. Heads l'occasion de vous convaincre. Je vais ensuite passer à un autre intervenant. Monsieur Heads.

M. Heads: Monsieur Benjamin, au risque de me répéter, il y a évidemment des variantes entre les coûts à long terme et à court terme, mais je sais que vous ne prétendez pas que les frais imputés par le CN et le CP à VIA sont complètement injustifiés. Je voudrais vous souligner que certains coûts peuvent être évités sans doute sans qu'il n'y ait rien à redire. Ainsi, par exemple les coûts des équipes sur les trains de voyageurs, les coûts d'usure normale des voies pour le service passagers, les coûts d'interruption du trafic, en sont des exemples.

[Texte]

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. McRae, please.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman. I would like to deal with the VIA Rail situation, but before I do, I would like to try to get some kind of an idea in my mind about the terms of reference of the CTC and the Railway Transport Committee vis-à-vis the minister.

In your terms of reference and in the way you act—and this may be a question that perhaps should be properly put to Mr. Benson but I will not put you on the spot if you feel you should not answer—do you feel quite independent? Except when the minister actually orders you, do you feel quite free to come up independently with your own views on all of these matters dealing with railroads and with surface transportation?

Mr. Heads: Yes, I do, Mr. McRae.

Mr. McRae: So, then, you must have developed some opinions as to the approach the minister made. Before I go further into this, I must say that, when we have been travelling over the summer and through last winter, in all of our dealings with VIA Rail, there is very little difference of opinion around this table whichever side you are on. The difference is not so much around this table as it is between this table and the minister.

Did you at any time happen to read an article in, I think, the June-July issue of the *Canadian Institute of Public Opinion* by Mr. Kroeger, the Deputy Minister of Transportation? It is called *Hard Going* and deals, in general, with transportation policy. It is quite explicit about a laissez-faire attitude in this country about transportation, that we do not need to be interventionist, and so on. That is the first piece in the article.

I wonder whether you have seen that article or if you are familiar with the sort of policy of the department itself. I think this is the way it would be described, as he talks about laissez-faire and the railways pretty well running their own affairs and financing, looking after themselves. There really is not much of a role for the department.

That is the first thing. The second thing is a complete absence of the notion of energy, except in the small reference in the article—I am sorry if you have not read it—to the additional cost of energy to the CNR, but that is the only reference.

From that, one can derive the fact that everything is fine and that we really do not have an argument as to whether we should go on with railways or railway passenger service and so on.

If I am correct in saying that is substantially what this article is about, is that also the way you people feel? Do the CTC and the Railway Transport Committee feel that, one, we really should let the thing go; we really should not intervene very much; and two, that energy is of no consequence in terms of rail modes? For instance, the minister keeps talking about the love that Canadians have for their automobiles, and that

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur McRae, s'il vous plaît.

M. McRae: Merci, monsieur le président. Je voudrais parler de la situation de VIA Rail, mais avant, j'aimerais bien avoir une idée du mandat de la CCT et du Comité des transports par chemin de fer, par rapport au ministre.

Dans votre mandat et dans votre façon d'agir, c'est peut-être une question qu'il faudrait plutôt adresser à M. Benson; je ne veux pas vous mettre sur la sellette si vous ne voulez pas y répondre, mais croyez-vous que vous soyez vraiment indépendant? Sauf lorsque vous recevez des ordres du ministre, vous sentez-vous tout à fait libre d'agir selon votre jugement personnel pour toute question ayant trait aux chemins de fer et au transport de surface?

M. Heads: Oui, monsieur McRae.

M. McRae: Vous avez donc probablement des opinions sur les méthodes utilisées par le ministre. Avant d'aller plus loin, je dois avouer que lorsque nous avons voyagé l'été et l'hiver derniers, il y avait très peu d'opinions différentes autour de cette table, quel que soit le parti, dans nos rapports avec VIA Rail. La différence d'opinions n'est pas tellement ici, autour de cette table, mais plutôt entre les gens réunis ici et le ministre.

Avez-vous lu l'article paru dans la publication de juin-juillet du *Canadian Institute of Public Opinion*, qui avait été écrit par M. Kroeger, sous-ministre des Transports? Il était intitulé *Hard Going* et traitait surtout de la politique des transports. C'est un article très explicite sur l'attitude de laisser faire qui existe au pays en matière de transport, selon lequel nous n'avons pas à intervenir par exemple. C'est la première partie de l'article.

Je me demande si vous avez lu cet article ou si vous êtes au courant de cette politique au ministère. C'est la façon dont il faut la décrire, puisque l'auteur parle de laissez-faire, que les chemins de fer dirigent leurs propres affaires, leur financement, qu'ils se débrouillent seuls. Le ministère n'a pas vraiment de rôle à jouer.

Voilà pour la première question; la seconde, c'est qu'on ne tient pas du tout compte de la question énergétique, sauf pour une très petite référence dans l'article—je m'excuse si vous ne l'avez pas lu—concernant le coût additionnel sur le plan de l'énergie pour le CN, mais ce n'est qu'une référence.

A la lecture de cet article, on peut avoir l'impression que tout se passe bien et qu'on n'a pas à se poser la question de savoir si les chemins de fer ou si les services voyageurs doivent continuer.

Si je rapporte bien la teneur de l'article, pouvez-vous me dire si c'est également votre façon de voir les choses? La CCT et le Comité des transports par chemin de fer croient-ils que nous devrions cesser de nous intéresser à cette question ou d'intervenir, et que l'énergie n'a rien à voir avec les modes de transport ferroviaires? Le ministre répète souvent que les

[Text]

there is no role to perform in getting people away from the automobile to some extent and into the rail mode.

• 1640

Mr. Heads: I can give a clear answer to the first part of your question, Mr. McRae. But I am afraid I have not read that article.

Mr. McRae: I will leave you a copy, Dr. Heads.

Mr. Heads: Thank you. I think only the philosophy of it and I take it that, as a public servant, I can philosophize as long as I do not make a practice of it.

I think my feeling would be that, if the attitude of the railways was completely laissez-faire and they could be left to get on with matters, there would really be no justification for the existence of the Railway Transport Committee, and I think that I and my colleagues should be fired and no longer be a charge on the budget of the Government of Canada. However, I do not believe that our attitude towards the railways is completely laissez-faire. I believe that we have a function to perform and that the function exists, first, where the private interests of the railways are not necessarily the same as the public interests of Canada as laid down by Parliament. And I think, in particular, that this is the fundamental justification of all our rail safety programs, all our activities in investigating accidents, monitoring track, monitoring equipment, and so forth. Mr. Green and Mr. Gray could speak at greater length on this if you so wish. But I think we have to do these functions to ensure adequate standards of safety.

I believe in respect of quality of service in such items as branchline abandonment, agency centralization and, indeed, on passenger services, that we have inspection-quality passenger service, for example. I think we have a role to perform there. I think this role has been declining all the time from the days when the railways were a monopoly carrier, and I think this role is absolutely fundamental and important. But I think in certain areas the railways still have vestigial remains of their monopoly powers, and we are charged with the function of regulating. I think it is a very important function.

Third, I think where the Parliament of Canada has decided that certain activities should be carried out by the railways which are uneconomic to the railways, and I think here primarily of branchline subsidies and passenger subsidies when we were administering them, but now are work in audit *envers*, I think the Parliament of Canada has decided that it does not wish to leave things to laissez-faire private forces, and it has decided to pay subsidies. Obviously we are there in order to administer these subsidies, to calculate how much they should be and so forth.

I think, also, even on freight rates, they are not personally responsible for the freight-rate activities of the commission. But we still have activities to play there. We have activities under Section 23 of the National Transportation Act, where we have to investigate rates that are considered in broad terms

[Translation]

Canadiens adorent leur automobile et qu'il n'y a rien à faire pour les intéresser davantage au train.

M. Heads: Je peux donner une réponse précise à la première partie de votre question, monsieur McRae. Malheureusement, je n'ai pas lu l'article en question.

M. McRae: Je vous en laisserai un exemplaire, monsieur Heads.

M. Heads: Merci. Je ne m'intéresse qu'à son principe général et, en ma qualité de fonctionnaire, je peux le faire à condition que cela ne devienne pas une habitude.

A mon avis, si l'attitude des sociétés de chemin de fer était caractérisée par une attitude de laissez-faire, on ne pourrait pas justifier le Comité des transports par chemin de fer; mes collègues et moi-même devrions être licenciés et ne pourrions plus administrer le budget du gouvernement du Canada. Toutefois, je ne crois pas que l'on puisse qualifier ainsi notre attitude. Nous avons un rôle à jouer et les intérêts privés des chemins de fer ne sont pas nécessairement les mêmes que l'intérêt national précisé par le Parlement. Voilà essentiellement ce qui justifie tous nos programmes en matière de sécurité ferroviaire, nos recherches pour découvrir les causes des accidents, nos contrôles de la qualité des voies, de l'équipement, etc. MM. Green et Gray pourraient discuter plus longuement de cette question. Nous devons nous charger de ces activités pour assurer certaines normes de sécurité.

Je crois que nous effectuons des contrôles, par exemple, sur l'abandon de l'exploitation de certains embranchements, la centralisation de l'administration et les services voyageurs pour en assurer la qualité. A mon avis, nous avons un rôle à jouer à cet égard. Ce rôle est devenu de moins en moins important depuis les jours où les chemins de fer étaient le seul transporteur, mais il s'agit d'un rôle tout à fait essentiel. D'une certaine façon, les chemins de fer ont gardé certains de leurs pouvoirs monopolistiques, et il nous incombe la très importante tâche de réglementer ce secteur.

Selon moi, le Parlement du Canada a décidé que les chemins de fer s'intéresseraient à certaines activités qui ne rapportent pas beaucoup aux chemins de fer, notamment les subventions versées pour les embranchements et les services voyageurs; le Canada du Parlement a décidé de ne pas laisser ce contrôle aux mains du secteur privé, et de verser des subventions. C'est à nous d'administrer ces subventions, d'en calculer l'importance, etc.

Même dans le cas des tarifs pour le transport des marchandises, le Parlement ne s'y intéresse pas directement et laisse la Commission s'en occuper. Nous avons un rôle à jouer à cet égard, en vertu de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports, selon lequel nous devons procéder à des études

[Texte]

to be not in the public interest, and that is a very free summary of the act. I think that is my basic philosophy.

On energy, Mr. McRae, I am afraid that I am not an expert on that. I do not think we have anyone on the Railway Transport Committee who is an expert in the area of energy. I do not think we are really required to do so, given our mandate on road transport. But I think the commission as a whole, in its research branch, has people more knowledgeable in that area.

Mr. McRae: Let me deal with this particular piece, and I think what you have said to us is good. I am satisfied that you feel you must carry on in some kind of an interventionist way. I hope that it is not a declining interventionist way, for due to the energy factor and perhaps because of other factors, we are going to have to step up our intervention rather than the other way round. But I am bothered by the minister saying, you know, Canadians have this love for the automobile. That is true, but the point of the matter is that the automobile at \$4 a gallon for gasoline and so on becomes a somewhat different affair. And if we follow the minister's approach, I would think the railway, as far as moving passengers is concerned, would disappear, and he would just follow Mr. Tittley's advice, and I would soon go to the bus.

• 1645

I will ask you a question which you may not want to answer, but was there a lot of opposition in the Railway Transport Committee when these arbitrary cuts were made, when they were announced? Did you people feel left out? Did you feel that things were done without adequate information and that you people had some expertise that was not called upon? I would put those two things to you. One is that we should be looking at larger factors like transfer for modes because of energy and secondly, we should be calling on the advice of the CTC. I think that the method of approaching this thing was very bad simply because it did not call on that advice. I would like to know what is your attitude about that latter part is?

Dr. Heads: I think, Mr. McRae, you have asked two questions. The first one relating to our interventionism which I would like to respond to. The second one leading to our reactions to the Minister's decision to cut passenger services. I do not feel it would be appropriate for me to respond to that, but I think you rather anticipated that as you asked the question.

Mr. McRae: I anticipated that, although you might pass on the information that I will be asking Mr. Benson at some particular point if he would like to respond. I am not making it difficult at all, I understand.

Dr. Heads: No, you made that clear to me as you asked the question and I thank you for that, Mr. McRae.

From the intervention standpoint, I think in respect of safety activities, for example, we are becoming very much more interventionist. I am not trying to distract the committee away

[Traduction]

lorsqu'on estime que les tarifs sont considérés comme contraires à l'intérêt public; voilà un résumé très personnel de la loi qui traduit le fond de ma pensée.

Quant à la question de l'énergie, monsieur McRae, je ne suis pas en mesure d'y répondre. Parmi les membres du Comité des transports par chemin de fer, je ne crois pas que l'on compte un spécialiste de l'énergie. Je ne crois pas que le Comité soit tenu d'avoir des spécialistes, compte tenu de notre mandat sur le transport de surface. Mais la Commission a des employés qui se spécialisent dans ce domaine, surtout à la Direction de la recherche.

M. McRae: Vous avez bien répondu à la question. Je comprends que vous estimiez devoir intervenir de cette façon. J'espère que votre interventionnisme ne diminuera pas car, à mon avis, il faudra augmenter les mesures interventionnistes en raison des questions énergétiques ou autres. Mais je n'aime pas entendre le ministre dire que les Canadiens adorent leur automobile. C'est vrai, mais s'il faut payer le gallon d'essence \$4, la situation ne sera plus la même. Si l'on poursuit la pensée du ministre, le service voyageurs disparaîtrait, et on suivrait les conseils de M. Tittley en se rabattant sur l'autocar.

Pouvez-vous nous dire si l'annonce des coupures arbitraires a suscité beaucoup d'opposition au sein du Comité des transports par chemins de fer? Vous êtes-vous sentis lésés? Avez-vous estimé que les coupures avaient été faites sans qu'on ait obtenu des renseignements suffisants et que vous aviez des connaissances qui n'avaient pas été mises à contribution? J'aimerais vous demander, premièrement, si nous ne devrions pas nous intéresser à d'autres mesures en raison du facteur énergie et, deuxièmement, si nous ne devrions pas demander les conseils de la CCT? La façon d'aborder le problème laissait à désirer, parce qu'elle n'a pas cherché l'avis de la CCT. Qu'en pensez-vous?

M. Heads: Monsieur McRae, vous avez posé deux questions. J'aimerais répondre à la première, qui porte sur notre politique interventionniste. Quant à votre deuxième question sur nos réactions à la décision du ministre de faire des coupures au chapitre des services de trains de voyageurs, vous conviendrez, j'en suis sûr, que ce n'est pas à moi de faire des commentaires à ce sujet.

M. McRae: J'ai prévu cette réaction de votre part, mais vous pourriez faire savoir à qui de droit que je demanderai à M. Benson d'y répondre, à un moment donné. Je sais que je ne vous rends pas la vie difficile.

M. Heads: J'ai très bien compris le sens de votre question, et je vous remercie, monsieur McRae.

Pour ce qui est de notre politique interventionniste, je crois que notre apport prend de l'ampleur, surtout en ce qui a trait aux mesures de sécurité. Je ne cherche pas à détourner l'atten-

[Text]

from problems with VIA, but as far as the Railway Transport Committee is concerned, in excess of half of our manpower resources are used on the safety program. We are, in fact, expanding this. I think the Railway Transport Committee has demonstrated that in the last few months in its reactions to the Grange Commission Inquiry Report. I think we have been interventionists there and indeed in the supplementary estimates, the first part of this is a request for further resources for this type of activity.

I think similarly that we have not abandoned our interventionist role in respect of the quality of service. We are continuing at the present moment to hold large numbers of branchline abandonment hearings across the prairie provinces. We are certainly not rubber stamping anything. We are holding branchline hearings in other parts of the country. We have an active passenger quality control monitoring scheme where our staff monitor passenger services as they travel on them and occasionally on special journeys. My personal view is that a lot of the passenger quality is quite good, but maybe that is a personal view that I should not have expressed.

Similarly in respect of the Subsidy Administration Program, we are continuing to analyse in considerable depth the various submissions that have been made by the railway companies to us. We are treating this examination of the charges on VIA, levied by CN and CP, extremely seriously. So I do not believe we are becoming less interventionist, Mr. McRae.

Mr. McRae: I realize that you do not want to comment on the other side of the thing, but perhaps I could ask you another question which may again be difficult. It strikes me when I look at the composition of the Ministry of Transport, as opposed to the CTC and CNR and so on, that there is a very large overload, or a very large number of the employees, employed by the Air Administration. I would say it is in the ratio of two to one and taking the other two together. Maybe I am wrong. Certainly in my community I do not know of anybody who works in the surface department outside of the ministry. We have some CTC people in Thunder Bay and we have some on the marine side, but most of them work on the air side.

The Chairman: With a marine contingent, Mr. McRae, you do not need surface people.

Mr. McRae: That is true, but the point of the matter is if there is a feeling when you are dealing with the department—and again you may have difficulty answering this—that this is the side that gets the treatment and that the other side of the department, the surface side, for instance, is a small operation by reason of its size and its expenditures. I am talking about within the department, not the Crown corporations and boards and bodies like that. This is something that is neglected and that you are constantly having to make up for what is not there.

[Translation]

tion du Comité des problèmes de VIA Rail, mais le Comité des transports par chemins de fer estime que plus de la moitié des ressources humaines sont affectées au programme de sécurité ferroviaire. En fait, nous cherchons à donner plus d'importance à ce programme. Au cours des derniers mois, le Comité des transports par chemins de fer a manifesté son intérêt à cet égard, à la suite du rapport de la Commission Grange. Je crois que nous nous sommes intéressés activement à cette question; à preuve, dans la première partie du budget supplémentaire, nous demandons d'autres subventions pour ce genre d'activités.

Par ailleurs, nous jouons un rôle actif lorsqu'il s'agit de la qualité des services. À l'heure actuelle, nous continuons de tenir un très grand nombre de séances sur l'abandon des embranchements dans les Prairies. Nous n'approuvons rien sans en discuter d'abord. Des séances sont également tenues dans d'autres régions du pays. Nous avons mis sur pied un programme de contrôle de la qualité des services de trains de voyageurs qui permet à des membres de notre personnel de faire des voyages pour s'assurer de la qualité des services offerts. Pour ma part, je crois que la qualité des services est très bonne, mais il s'agit d'une opinion personnelle que je ne devrais peut-être pas exprimer.

Pour ce qui est du programme d'administration des subventions, nous poursuivons les études détaillées des divers mémoires que nous ont soumis les sociétés ferroviaires. Nous étudions avec beaucoup d'attention les frais que le CN et le CP perçoivent de VIA Rail. Par conséquent, monsieur McRae, je ne crois pas que notre politique interventionniste s'amenuise.

M. McRae: Je comprends que vous ne vouliez pas répondre à l'autre question; mais permettez-moi de vous en poser une autre, qui peut être difficile, elle aussi. Si je regarde l'organisation, non pas de la CCT ou du CN, mais du ministère des Transports proprement dit, il me semble y avoir une très grande concentration ou un très grand nombre d'employés dans l'Administration canadienne des transports aériens. Je dirais que l'administration compte deux fois plus d'employés que les autres secteurs. Je peux me tromper, mais dans ma circonscription, je ne connais pas de gens qui travaillent dans le secteur des transports de surface qui ne soient pas des employés du ministère. À Thunder Bay, nous trouvons des membres du personnel de la CCT et du secteur du transport maritime, mais la plupart oeuvrent dans le secteur des transports aériens.

Le président: Si vous avez des gens du secteur maritime, monsieur McRae, vous n'avez pas besoin de gens du secteur des transports de surface.

M. McRae: C'est vrai, mais il me semble que ce secteur du ministère est favorisé par rapport à celui des transports de surface, dont la taille et les dépenses sont de moindre importance. Je ne fais pas allusion aux sociétés de la Couronne, aux commissions ou autres organismes, mais au secteur qui existe au sein du ministère. Il s'agit d'un secteur qui est délaissé et vous êtes constamment en train d'en compenser les lacunes.

[Texte]

• 1650

Mr. Heads: No, I do not have this feeling, Mr. McRae. In numbers you are of course completely right. The air administration is much larger. But of course they have far wider duties in respect of air traffic control because of the fact that they own and control all the major airports in Canada.

Given the duties in infrastructure maintenance, for want of a better term, that the air administration is faced with, obviously it would be a lot larger than the surface administration. But if you are implying that I feel that surface administration is the less wealthy brother, no, I do not; nor do I feel that I am faced with the type of problem which you have outlined.

Mr. McRae: Let us put this question in another way. Given the passenger freight miles moved, do you feel that the ratio in the department or the power of the department really bears any relationship to reality? In other words, we have a very large air wing which moves a very small number of people. We have a very large air wing which moves a very very small amount of freight, relatively speaking, compared with the total amounts. We have surface transportation systems and marine transportation systems which move most of the people in terms of automobiles and so on, and most of the freight—well, maybe 95 per cent or 98 per cent of all the freight moved in the country. Does the power of the surface and marine administrations bear any resemblance to the actual transportation job that they do?

Mr. Heads: I do not personally believe that there is a problem in some sectors of Transport Canada having inadequate power or influence, but I do really feel, Mr. McRae, that I should not comment further on this. It comes more properly within the area that the minister himself would respond to.

Mr. McRae: Well, the minister will be asked, I assure you. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McRae. I have five questions left. We have approximately one hour and eight minutes till adjournment, if it is the committee's wish to go till 6 o'clock. So that is about 13 minutes apiece. I will try to use the clock to be fair to everyone. You are on, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I will be very brief, Mr. Chairman. I will not be dealt with by this high-handed and arbitrary method; to reduce my time by two minutes is unheard of. I want, if I may, to ask Dr. Heads if, because of the complexities involved in solving the costing problem and billing procedures and so on, if he could enlighten us for a minute or two on the audit problem. Without sufficient current audit, it is very difficult to establish the necessary criteria for the desired position on the part of VIA Rail.

Can Dr. Heads, Mr. Chairman, tell us where the audit stands? He might perhaps start by telling us how it got behind. I think we understand, but we should have it on the record.

[Traduction]

M. Heads: Je ne suis pas d'accord avec vous, monsieur McRae. Quant aux chiffres, vous avez tout à fait raison. L'Administration canadienne des transports aériens est une boîte beaucoup plus importante. Mais il ne faut pas oublier qu'elle a un plus grand éventail de tâches en ce qui a trait au contrôle du trafic aérien, car elle possède et exploite tous les principaux aéroports du pays.

Cette administration est beaucoup plus importante que l'Administration des transports de surface, car elle doit veiller à l'entretien de l'infrastructure, si l'on peut dire. Mais si vous insinuez que je considère l'Administration des transports de surface comme le parent pauvre de l'Administration des transports aériens, je ne suis pas d'accord; le problème que vous avez décrit n'existe pas, à mon avis.

M. McRae: Je vais reformuler ma question. Compte tenu des distances parcourues pour le transport des voyageurs et des marchandises, croyez-vous que les pouvoirs accordés à ce secteur correspondent à la réalité? Autrement dit, nous avons, d'une part, un secteur des transports aériens qui déplace un très faible volume de voyageurs ou de marchandises, par rapport à l'ensemble. Nous avons un secteur des transports de surface et des transports maritimes qui déplacent un très grand pourcentage des voitures et la plus grande partie des marchandises, disons, environ 95 à 98 p. 100 pour l'ensemble du pays. Les pouvoirs accordés à l'Administration canadienne des transports de surface et à l'Administration canadienne du transport maritime tiennent-ils compte du volume du transport?

M. Heads: Pour ma part, je ne crois pas que certains secteurs du ministère des Transports connaissent des problèmes en ce qu'ils n'ont pas suffisamment de pouvoir; par contre, monsieur McRae, je ne crois pas qu'il m'appartienne de répondre à cette question. Elle relève directement du ministre, et c'est lui qui devrait y répondre.

M. McRae: Eh bien, on la lui posera certainement. Merci.

Le président: Merci, monsieur McRae. Cinq noms figurent encore sur ma liste. Il nous reste environ une heure et huit minutes avant la levée de la séance, si le Comité a l'intention de poursuivre ses travaux jusqu'à 18 heures. Les intervenants disposeront d'environ 13 minutes chacun. Je surveillerai l'horloge pour être juste. Monsieur Forrestall, je vous en prie.

M. Forrestall: Je ne prendrai pas beaucoup de temps, monsieur le président. Je refuse d'être traité d'une façon tyrannique et arbitraire; a-t-on jamais vu cela? M'enlever deux minutes sur mon temps de parole! Permettez-moi de demander quelques éclaircissements à M. Heads sur le problème de la vérification, car le calcul des prix et les procédures de facturation sont compliqués. Parce que la vérification n'est pas suffisamment à jour, il est très difficile de savoir quelle devrait être la situation de VIA Rail.

Monsieur le président, M. Heads peut-il nous dire où on en est par rapport à la vérification? Il pourrait d'abord nous expliquer comment on a pu en arriver à un tel retard. Nous

[Text]

Where are you now in terms of the audit? What are you working on? When do you anticipate becoming current? And perhaps we might hear a comment as to whether or not it is due to a shortage of people in your shop, or whether it is the difficulty that VIA of course has in submitting to you its final accounts. How close to becoming absolutely current in the audit is it possible to be?

But may I just ask before he gets into it, something about what is in the back of my mind. During our hearings earlier this summer, Mr. Chairman, we had representations made to us by a variety of groups along the north shore of the St. Lawrence River with respect to the extension of the Maritime Freight Rates Act to that section of Canada. The question was not whether or not that should be done because that is a political decision but whether it would be possible to extend it from the administration of the regulatory controls that are present in the Maritime Freight Rates Act, or would it have to be something particularly designed to meet their particular requirements.

• 1655

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. Heads: Thank you, Mr. Forrestall. I will attempt to answer all the questions you have asked. If I overlook any, as I may have not written them down sufficiently, you are welcome to . . .

Mr. Forrestall: I think I am just asking for a status report and an explanation of the audit.

Mr. Heads: Fine. I think the reasons why we got behind in the audit are essentially twofold. First, following the passing of the 1967 National Transportation Act and the subsequent CTC costing inquiry, we were to a very large extent developing a methodology. We were not developing a methodology from scratch because certainly part of this had been developed previously by the Board of Transport Commissioners. Nevertheless, we were extending our system to embrace the latest developments in regression analysis and so forth. So I think we had a substantial methodological problem when we started.

I think the second reason why we tended to get behind was because, very often, our resources were being diverted to things other than our ongoing work. I think the purposes of the diversion were often extremely desirable in themselves but, nevertheless, they were making a resource demand on us. I think, for example, of the assistance to the regional Snavely commission on the cost of transporting grain by rail. I think also of inquiries done by Transport Canada and within CTC, and I also think of the amount of time that we had to spend dealing with the examinations of the Auditor General. Again, I am not suggesting that any of these were unnecessary but only that they caused a demand on our resources.

In the course of the last year, we have made very substantial progress in getting up to date. I think the way in which we have done this, has been primarily because we have been

[Translation]

croions en savoir les raisons, mais il faudrait que cette question soit élucidée. Où en êtes-vous? Sur quoi portez-vous votre attention? Quand la vérification sera-t-elle à jour, à votre avis? S'agit-il d'une pénurie de personnel dans vos services, ou est-ce attribuable aux difficultés que VIA Rail a connues dans la préparation des états financiers qu'elle devait vous remettre? Dans quelle mesure peut-on être à jour dans la vérification?

Mais avant de lui permettre de répondre, j'aimerais lui parler d'une question qui me préoccupe. Au cours des réunions que nous avons tenues l'été dernier, monsieur le président, certains des témoins venant de la rive nord du Saint-Laurent nous ont interrogés sur l'élargissement de l'application de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes dans cette région du pays. Il ne s'agissait pas de savoir s'il convenait de le faire, puisqu'il s'agit d'une question de politique, mais plutôt s'il serait possible d'élargir la portée des contrôles réglementaires et administratifs de la loi en question ou s'il ne conviendrait pas plutôt de concevoir des règlements qui répondraient aux besoins particuliers de ces régions.

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Merci, monsieur Forrestall. Je vais essayer de répondre à toutes vos questions. Je n'ai pas pris suffisamment de notes; s'il arrive que j'en oublie, n'hésitez pas à . . .

M. Forrestall: Je ne demande qu'un rapport sur l'avancement de vos travaux et une explication de la vérification.

M. Heads: Très bien. Notre vérification bat de l'aile pour deux raisons principales. D'abord, à la suite de l'adoption, en 1967, de la Loi nationale sur les transports et de l'étude sur le calcul du prix de revient, entreprise par la CCT un peu plus tard, nous nous intéressions surtout à mettre au point une méthode. Nous ne partions pas de zéro dans l'élaboration de cette méthode, car une partie du travail avait déjà été fait par la Commission des transports du Canada. Quoi qu'il en soit, nous voulions élargir la portée de notre système pour tenir compte de l'évolution de l'analyse de régression, entre autres. Il s'agissait donc, au départ, d'un problème considérable sur le plan de la méthode.

Notre retard est aussi attribuable, à mon avis, au fait que, souvent, nos ressources étaient affectées à des projets autres que nos travaux quotidiens. Les raisons de ces réaffectations étaient souvent très souhaitables, mais elles nous imposaient néanmoins certaines contraintes. Je pense, entre autres, à l'aide que nous avons fournie à la Commission Snavely, qui étudiait le coût du transport des céréales par chemins de fer. Nous avons également participé à des enquêtes entreprises par le ministère des Transports et par la CCT; les vérifications du vérificateur général ont également accaparé une bonne partie de notre temps. Je répète que ces activités n'étaient pas inutiles, mais elles nous ont imposé certaines contraintes.

L'an dernier, nous avons fait de grands progrès dans notre mise à jour. Nous avons pu le faire pour la bonne raison qu'on n'a pas tenté de détourner notre attention vers d'autres activi-

[Texte]

fortunate that we have not had too many people in the last year trying to divert us to other activities. We have not had too many demands, apart from the occasional suggestion from VIA Rail that the whole costing system be thrown up into the air and redesigned from scratch.

I think we have also had a slight increase in the resources that have been available. We have also been adopting sampling techniques very extensively in the audit process and we have been applying quite advanced statistical methods. This also has helped us to catch up.

The situation we are currently at on the backlog is that we have no backlog on any class two railways. We have dealt with all the passenger claims and the branchline claims which are confined, in fact, to the northern Alberta railways, to the class two railways. We have dealt with all those and they are completely up to date.

We no longer have a backlog on CN and CP passenger claims. We have dealt with the passenger claims of CN and CP up to the time VIA took over service. That is basically to the end of the first quarter of 1979. We have made final payments on all those subsidies.

We have finalized CP branchlines up to 1976 and we are now working on the next period of two or three years. In the case of CN, we are hoping to arrange a set-off type of arrangement, which would mean that the CN branchlines were finalized to 1977.

That is the situation we are at. I am trying to portray a picture that we are catching up very rapidly and I think this is realistic.

Now let me turn to the question of VIA. We did not seriously commence the audit of CN and CP charges to VIA much before the last quarter of 1980. We have several reasons for this and I think the major reason was the overall backlog we were faced with at that time. We have now done a plan of the times by which we are to complete the audit of the CN and CP charges to VIA. This was contained in the document prepared by Mr. Nasi—the one circulated earlier to the committee—on page 11.

• 1700

When I say complete an audit, what I mean by this is that we would expect to report on the audit to Transport Canada before the deadline date given here. We expect to complete the audit of financial years 1978 and 1979 by March 31, 1982. We are completely on target on this at the moment, and I would be extremely embarrassed if we failed to deliver on this undertaking. We are to complete the audit of the financial year 1980 by December 31, 1982. The audit years for the railways are calendar years, incidentally, and not fiscal years. We are to complete 1981 by December 31, 1983.

[Traduction]

tés au cours de cette période. Je dois tout de même signaler que VIA Rail nous proposait, de temps à autre, de supprimer tout le système du calcul du prix de revient et de recommencer à zéro.

Je crois également que l'aide financière que nous recevons a augmenté. Le processus de vérification fait appel, dans une grande mesure, à des techniques d'échantillonnage, et nous faisons appel à des méthodes statistiques très poussées, ce qui nous a aidés à nous rattraper.

A l'heure actuelle, nous n'avons pas d'arriéré en ce qui concerne les chemins de fer de la catégorie II. Nous avons réglé toutes les demandes de subventions pour les services de trains de voyageurs et les demandes de subventions pour les embranchements qui ne portent, en réalité, que sur les chemins de fer du Nord de l'Alberta et ceux de la catégorie II. Toutes ces questions ont été réglées et sont à jour.

Nous n'avons plus d'arriéré dans le cas des demandes de subventions pour les services de trains de voyageurs du CN et du CP. Elles ont toutes été réglées, jusqu'au moment où VIA Rail s'est chargée de l'exploitation, c'est-à-dire à la fin du premier trimestre de 1979. Nous avons réglé tous les comptes à ce sujet.

Nous avons terminé la vérification des embranchements du CP jusqu'en 1976, et nous étudions maintenant la période des deux ou trois années suivantes. Dans le cas du CN, nous espérons conclure un accord en vertu duquel la vérification des embranchements serait terminée jusqu'en 1977.

Voilà où nous en sommes. J'essaie de vous faire comprendre que nous nous rattrapons très rapidement, ce qui est vrai.

Prenons maintenant la situation de VIA Rail. Nous n'avons pas commencé l'étude sérieuse des frais exigés par le CN et le CP avant le dernier trimestre de 1980. Il y a plusieurs raisons pour cela, mais la principale, à mon avis, était la situation générale par rapport aux retards. Nous avons prévu un calendrier qui nous permettrait de voir à quel moment nous aurons terminé la vérification des frais que le CN et le CP demandent à VIA Rail de payer. Les dates sont données à la page 11 du document rédigé par M. Nasi, qui a été distribué au Comité un peu plus tôt.

Lorsque je dis que la vérification serait terminée, j'entends le moment où nous ferions rapport de la vérification au ministère des Transports avant la date prévue. Nous prévoyons terminer la vérification des exercices financiers 1978 et 1979 le 31 mars 1982. À l'heure actuelle, tous les délais sont respectés et si nous ne réussissons pas à le faire, je me sentirais très mal à l'aise. Nous prévoyons terminer la vérification de l'exercice financier 1980 le 31 décembre 1982. Pour les chemins de fer, les années de vérification correspondent aux années civiles, plutôt qu'aux exercices financiers. La vérification de 1981 sera terminée le 31 décembre 1983.

[Text]

I think you might well ask, Mr. Forrestall, why, if we are going to do 1980 in nine months, from March to December, we need twelve months to do 1981; and I think this would be a very legitimate question. The answer is that we have been pressed to deliver 1980 at an earlier date than we originally suggested. No one has yet pressured us on 1981.

We expect to do 1982 by June 1984, and 1983 by December 1984.

If we can complete the audit of 1983 by December 1984—would you like me to go through that again, Mr. Forrestall?

Mr. Forrestall: No. I am following you. I am just eagerly anticipating catch-up.

Mr. Heads: Yes, that is catch-up.

If we complete the audit of 1983 by the end of December 1984, we have, in my mind, achieved catch-up.

Mr. Forrestall: That will be current, in your mind?

Mr. Heads: Yes.

Mr. Forrestall: And that, in your professional judgment, satisfies the needs of the parties involved in the audit? In the meantime, what happens to the delayed—or do we make interim adjustments or payments? If VIA has to wait till the end of 1983 to get an adjustment on 1981, what happens to the valued benefit of the subsidy in the interim?

Mr. Heads: That is a very valid point, Mr. Forrestall. What is happening at the moment is that CN and CP bill VIA every month, as I think you know, and then at the end of the year the railways submit a so-called “thirteenth bill” to VIA. This is intended to catch up on some of the charges that have not been made during the course of the year. But as far as the final audit goes, people are going to have to wait, in accordance with the point that you have just made to us.

I would hope that by getting the audit more up to date, and by attempting some form of indexing procedure along the lines I was outlining earlier in my response to Mr. Nowlan, we would very much reduce the amount that had to be adjusted in that sense.

The Chairman: May I butt in again, Mr. Forrestall?

We know that the “thirteenth bill” takes care of the position of the railroads, but what about VIA if they have been over-billed by the railroads? What protects VIA?

Mr. Heads: Mr. Nasi is going to respond to that.

The Chairman: Mr. Nasi.

Mr. W. S. Nasi (Acting Assistant Director, Rail Services Analysis, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission): Aside from the “thirteenth bill”, there is also, of course, a fourteenth bill or settlement invoice, which takes into

[Translation]

Monsieur Forrestall, vous vous demandez peut-être comment il se peut que nous ayons besoin de 12 mois pour faire la vérification de 1981, s'il nous faut 9 mois seulement, c'est-à-dire du mois de mars au mois de décembre, pour faire celle de 1980; il s'agit d'une question très légitime. La réponse est simple: on exerce certaines pressions sur nous pour obtenir les résultats de 1981 plus tôt que prévu. Personne n'a encore exercé des pressions pour obtenir la vérification de 1981.

Au mois de juin 1984, nous allons terminer la vérification de 1982, et au mois de décembre 1984, nous aurons terminé celle de 1983.

Monsieur Forrestall, voulez-vous que je vous en donne les raisons encore une fois?

M. Forrestall: Non. Je comprends. J'attends avec impatience que vous vous rattrapiez.

M. Heads: Oui, c'est tout un rattrapage.

Si nous réussissons à terminer la vérification de 1983 à la fin de décembre 1984, nous nous serons rattrapés, à mon avis.

M. Forrestall: Vous serez alors à jour, selon vous?

M. Heads: Oui.

M. Forrestall: Selon l'avis d'un spécialiste, cette vérification répond-elle aux besoins des parties visées? Entre-temps, peut-on faire des paiements provisoires? Si VIA Rail doit attendre la fin de 1983 pour obtenir un rajustement sur l'exercice de 1981, comment calculer la valeur de la subvention durant cette période d'attente?

M. Heads: Une très bonne question, monsieur Forrestall. À l'heure actuelle, le CN et le CP envoient des factures à VIA Rail tous les mois et, comme vous le savez, à la fin de l'année, les chemins de fer envoient ce qu'il est convenu d'appeler une «treizième facture» à VIA Rail. Cette treizième facture doit permettre aux chemins de fer de se rattraper par rapport aux frais qui n'ont pas été exigés au cours de l'année. Toutefois, pour répondre à votre question, les parties visées devront attendre les résultats finals de la vérification.

En rendant la vérification un peu plus à jour, et en mettant à l'essai une forme d'indexation, comme je l'expliquais un peu plus tôt à M. Nowlan, nous espérons réduire de beaucoup les rajustements qu'il faudra faire.

Le président: Puis-je vous interrompre encore une fois, monsieur Forrestall?

Nous savons que la «treizième facture» protège la situation des chemins de fer, mais qu'arrive-t-il si les chemins de fer envoient des factures trop élevées à VIA Rail? VIA Rail est-elle protégée de quelque façon?

M. Heads: M. Nasi répondra à cette question.

Le président: Monsieur Nasi.

M. W.S. Nasi (directeur adjoint intérimaire, Analyse des services ferroviaires, Comité des transports par chemins de fer, Commission canadienne des transports): Outre la «treizième facture», il en existe également une quatorzième, ou une

[Texte]

consideration any such change as has taken place during the costing regulations in that financial year. That is the schedule we were referring to when we said we were going to complete the 1978-1979 by March of 1982. Any such over-charges to VIA will be, in a sense, netted out in that procedure.

Mr. Forrestall: But how do you net out the costs of carrying \$100 million with the banks for two years at 20 per cent? How do you net that out?

Mr. Nasi: The difficulty here is one where, so far as we have been able to examine, the railways have been billing VIA in a conservative manner and in such a way that the results of the thirteenth bill and perhaps even the fourteenth are likely to be in favour of the railway, reflecting a conservative billing procedure to avoid any notion of overcharging.

• 1705

Mr. Forrestall: My inclination, Mr. Chairman, is to get on with the VIA Rail Canada act, strike it all, and let a deal be made behind the "curtain." We should start with the current audit, because it poses enormous difficulties. I have voluntarily suggested that I would not go much longer, but as you can see, a great area of questioning has been opened up, Mr. Chairman. I would like him to respond to the north shore question; whether or not you could extend the Maritime Freight Rates Act even if you wanted to. Does it pose particular problems from an enforcement or regulatory point of view?

The Chairman: The north shore of the St. Lawrence.

Mr. Forrestall: What did I say? Yes, the north shore of the St. Lawrence River.

Mr. Heads: I am not personally responsible for this activity in the Canadian Transport Commission, Mr. Forrestall. It is looked after by the Traffic and Tariffs Branch. But I would think that if the government decided as a matter of policy that it wished to do this, then it is incumbent on the commission to carry out the wishes of Parliament, and I would not see—I am speaking for my colleague who is not here—but I would not see a major technical difficulty.

Mr. Forrestall: That is fine. Thank you very much. You perhaps have had a sense of the direction of the interests of the committee in trying to get on with a solution to VIA Rail. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Fisher.

Mr. Fisher: Thank you, Mr. Chairman. I do not want to ask any questions about VIA Rail. I am going to try to give us all a short recess on that. Instead, I would like to go to your original suggestions here and talk about rail safety. May I say, first of all, that as a member from Mississauga I was at times impatient about the need for a decision on the Grange recommendations, and now that the recommendations have been replied to by the CTC, I am grateful for the concern that is evident in them. Since I had previously urged you to speed, I

[Traduction]

facture de règlement qui tient compte des modifications apportées au règlement sur le prix de revient au cours de l'exercice financier. Voilà l'échéancier auquel nous faisons allusion en disant que nous terminerions la vérification de 1978-1979 au mois de mars 1982. Toutes les factures envoyées en trop à VIA Rail seront relevées au cours du processus.

M. Forrestall: Mais comment calculez-vous les intérêts sur 100 millions de dollars empruntés auprès des banques pour une période de 2 ans, à 20 p. 100?

M. Nasi: D'après ce que nous avons pu voir, les chemins de fer ont fait preuve de modération en facturant VIA Rail, de sorte que la treizième facture, ou la quatorzième, avantagera probablement les chemins de fer qui ont évité de facturer VIA Rail plus qu'il ne fallait.

M. Forrestall: Monsieur le président, je serais porté à ne pas tenir compte de la loi sur VIA Rail Canada, pour en arriver à un accord à l'amiable. Nous devrions porter notre attention sur la vérification de l'année en cours, qui suscite beaucoup de difficultés. J'ai laissé entendre que je n'en avais pas pour longtemps, mais beaucoup de questions ont été soulevées. J'aimerais que le témoin nous parle de la question de la rive nord; pourriez-vous étendre l'application de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes? Y aurait-il des problèmes particuliers quant à son application ou aux règlements?

Le président: La rive nord du Saint-Laurent.

M. Forrestall: Qu'ai-je dit? Ah oui, la rive nord du Saint-Laurent.

M. Heads: Monsieur Forrestall, je ne suis pas responsable de cette activité de la CCT. Elle relève de la Direction du trafic et des tarifs. Mais si le gouvernement décidait d'adopter cette politique, la commission devrait respecter les décisions du Parlement, mais je ne crois pas que cette politique donne lieu à des difficultés techniques d'importance; je parle au nom de mon collègue, qui n'est pas là.

M. Forrestall: Très bien. Merci beaucoup. Vous avez peut-être eu une idée des questions qui intéressent le Comité en vue de trouver une solution à la situation de VIA Rail. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Fisher.

M. Fisher: Merci, monsieur le président. Je ne veux pas parler de VIA Rail. Nous pourrions mettre cette question de côté pour le moment. J'aimerais reprendre une de vos idées et parler de la sécurité ferroviaire. En ma qualité de député de Mississauga, j'ai parfois poussé pour obtenir une décision sur les recommandations de la Commission Grange; la société s'est prononcée à cet égard, et je suis sensible à l'intérêt manifesté par la société. Je vous avais demandé de procéder assez rapidement et j'aimerais maintenant vous remercier d'avoir porté attention à certains de nos problèmes.

[Text]

would like now to thank you for paying attention to some of our concerns.

In your responses to the Grange recommendations, you have allowed the railroads to implement the various recommendations over varying periods of time. But in his report, Mr. Justice Grange says that we really do not need to take very much time implementing these things; that the railroads know the technology and that the CTC should know the technology. So, why do we not have these changes happening right away? Well, his recommendation was that they should happen quickly without a great deal of delay. I wonder if you could tell us what your thinking was and perhaps give us a few examples of which recommendations you have stretched out over time and why you have done so.

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. Heads: Thank you very much, Mr. Fisher, for your kind comments at the beginning of your question. I very much appreciate it.

I think your statement, that we are stretching some of the implementation out over time and trying to do some more immediately, is very fair comment. We have immediately, as you know, Mr. Fisher, implemented speed limits on trains carrying dangerous commodities through metropolitan areas, and we have also implemented immediately requirements for inspections.

I think on the general problems of time intervals and the installation of roller bearings, for example, I would like to pass you to my colleague, Mr. Ralph Gray, who is very much more expert in this area than I. Perhaps he could give you a few explicit examples along those lines.

The Chairman: Mr. Gray.

Mr. R.L. Gray (Director, Rail Standards and Development, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission): Thank you. On the question of roller bearings, I know there is a limited capacity to manufacture and install roller bearings in railway cars. It is not just a case of putting roller bearing in place of a solid bearing. The truck frame has to be altered and the axles have to be prepared for them. Now, the railways have a capacity to do that, but only to a limited extent. I should not say limited; they have considerable extent, but it takes time to do all this. There are not many people—although there may be some—outside of the railway industry who have the capability of doing this.

• 1710

In matters such as hotbox detectors, which they are being given time to install, the components for these are purchased from manufacturers. There is as much as nine months of lead time to get all the components for a hotbox detector. Once you get the components, there is the limit on the capacity of the railways to install them. Nevertheless, while a lead time was given on this, the speed limits were imposed immediately. It is

[Translation]

Dans votre réponse aux recommandations de la Commission Grange, vous avez permis aux chemins de fer de donner suite à diverses recommandations en respectant certains délais. Mais dans son rapport, le juge Grange dit qu'il ne faudra pas beaucoup de temps pour donner suite aux recommandations, que les chemins de fer connaissent la technologie et que la CCT devrait la connaître. Pourquoi donc n'avons-nous pas apporté des changements tout de suite? Le juge Grange a dit que ces changements devraient être apportés rapidement. Pourquoi avez-vous mis un certain temps avant de donner suite aux recommandations?

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Merci, monsieur Fisher, des commentaires aimables qui ont précédé votre question. J'y suis sensible.

Vous avez raison de dire que nous mettons un certain temps à donner suite à certaines recommandations et que dans d'autres cas, nous apportons des changements immédiats. Comme vous le savez, monsieur Fisher, nous avons immédiatement appliqué des limites de vitesse pour les trains transportant des marchandises dangereuses dans les grands centres urbains et nous avons immédiatement mis en vigueur les normes d'inspection.

Quant aux problèmes de décalage ou d'installation de roulements à billes, je demanderais à mon collègue, M. Ralph Gray, d'y répondre, puisqu'il se spécialise dans ce domaine. Il pourrait vous donner quelques exemples concrets.

Le président: Monsieur Gray.

M. R.L. Gray (directeur, Normes et Perfectionnement, Comité des transports par chemins de fer, Commission canadienne des transports): Merci. Nous avons certains problèmes concernant la fabrication et l'installation de roulements à billes de wagon. Il ne s'agit pas seulement de remplacer les paliers lisses par un roulement à rouleaux. Il faut modifier le charriot porteur et les essieux en conséquence. Or, les chemins de fer peuvent le faire, mais dans une certaine mesure seulement. Je ne devrais pas dire dans une certaine mesure, mais plutôt dans une très grande mesure, car il faut beaucoup de temps pour le faire. Il n'y a pas beaucoup de gens qui peuvent faire ce genre de travail, outre ceux qui travaillent dans le secteur du transport ferroviaire.

Pour ce qui est des détecteurs de coussinets échauffés, qu'on a finalement le temps d'installer, les pièces qui les composent doivent venir des fabricants. Or, il faut un délai allant parfois jusqu'à neuf mois pour obtenir toutes les pièces nécessaires. Par ailleurs, même si on a toutes les pièces, il faut avoir le temps de les installer. De toute façon, en dehors de la question du délai, les vitesses ont été réduites immédiatement. C'est la

[Texte]

for this reason that this time limit was extended from what was recommended in Mr. Justice Grange's report.

I think those are two good examples. I cannot think of any others at the moment.

The Chairman: Mr. Fisher.

Mr. Fisher: I believe a group called M-Track, from Toronto, recommended that trains carrying dangerous commodities be routed around major metropolitan areas like Mississauga or the City of Toronto. We also heard similar concerns around the issue of that train carrying some radioactive material from Vancouver through to, I believe, Port Hope; that went through several major metropolitan areas. Could you give us some idea of what sort of technical difficulties would be involved in that sort of re-routing and of whether it is reasonable eventually to aim for that kind of thing so that some of these dangerous commodities are not going through the centres of big cities?

Mr. R.L. Gray: This subject is one that is under review by a research committee set up in Transport Canada following Mr. Justice Grange's report. It is one of the subjects they are considering.

There are problems in re-routing. It is difficult to find routes around cities, first of all, that do not pose a hazard somewhere else. If you take a train that is hauling dangerous commodities through city A, it may have a large population. If you re-route that train through city B, with maybe a much smaller population, the people who live in city B do not regard that as a very healthy situation and they are pretty unhappy about it; even if there are only 500 people there, they are a populated area, in their view. That creates a problem.

Sometimes another problem has to be looked at very seriously here. The two major railways in Canada, which haul most of these commodities, tend to have, through their major cities, their strongest and best road-bed and track, and if we start diverting, there may be a danger that you would be putting these commodities over a track with possibly a little more possibility of a derailment. I do not say there is, but there may be. You may be putting them over secondary track; and I am not sure, in the interest of safety, that is a good thing.

So those are the kinds of problems you do encounter. There is also only a limited routing, unless you build a great deal more track, to put these commodities around the cities. In some places it could possibly be done effectively; but there is a limit.

Mr. Fisher: Okay, one last question and then I am done.

In the estimates here you are talking about some extra inspectors. It says here 11 person-years for dangerous commodity regulation and compliance; track quality control, 8 person-years; equipment and operation quality control, 7 person-years. When I have asked the minister about inspection procedures in the past—and I think I got roughly the same answer from Mr. Benson last year—neither individual was happy about the idea of one of your inspectors actually being

[Traduction]

raison pour laquelle la période a été prolongée au-delà de ce qu'avait recommandé le rapport du juge Grange.

Ce sont deux exemples pertinents. Je ne puis songer à d'autres pour le moment.

Le président: Monsieur Fisher.

M. Fisher: Un groupe appelé M-Track a recommandé que les trains qui transportent des produits dangereux soient détournés en dehors des grandes régions métropolitaines comme Mississauga et Toronto. Les mêmes préoccupations ont été exprimées concernant le transport de matières radioactives de Vancouver à Port Hope, si je comprends bien; ce train traverse plusieurs grandes régions métropolitaines. Pouvez-vous nous dire quelles sont les considérations d'ordre technique qui empêchent que ces trains soient détournés de la sorte, et si une telle approche vous semble raisonnable pour l'avenir, de façon à ce que les matières dangereuses ne passent plus par les centres-villes.

M. R.L. Gray: Toute cette question fait l'objet d'une étude par un comité de recherche mis sur pied par Transports Canada, à la suite du rapport du juge Grange. C'est une des questions à l'étude.

Le détournement présente des difficultés. Il n'est pas aisé de trouver des itinéraires contournant les villes qui ne posent pas de risques ailleurs. Un train peut très bien traverser une grande ville en transportant des matières dangereuses. Si vous le détournez sur une autre ville, beaucoup moins peuplée, les gens de ce dernier endroit n'en sont pas plus heureux; même s'ils ne sont que 500, ils considèrent que leur ville représente une région peuplée. C'est un premier problème.

Il y en a un autre qu'il ne faut absolument pas perdre de vue. Les voies et les plates-formes des voies des deux principaux chemins de fer, au Canada, qui transportent le gros de ces marchandises, sont absolument les plus solides dans les grandes villes. Détourner les trains en dehors de ces grandes villes risquerait d'accroître les risques de déraillement. Je ne dis pas que ce serait le cas nécessairement, mais qu'il y aurait cette possibilité. Je ne sais pas si vous rendriez le processus plus sécuritaire en détournant ces trains sur des voies secondaires.

Voilà donc les problèmes auxquels nous avons à faire face. Les autres itinéraires possibles sont également limités, à moins que les chemins de fer ne construisent d'autres voies. A certains endroits ce serait possible, mais il y a une limite.

M. Fisher: Une dernière question, si vous le permettez.

Dans vos prévisions budgétaires, vous prévoyez ajouter des inspecteurs. Il y a 11 années-personnes pour la réglementation et la surveillance du transport des marchandises dangereuses; il y a 8 années-personnes pour le contrôle de la qualité des voies; il y a 7 années-personnes pour le matériel et le fonctionnement, le contrôle de la qualité. Lorsque j'ai interrogé le ministre au sujet du processus d'inspection, dans le passé—j'ai d'ailleurs eu à peu près la même réponse de M. Benson,

[Text]

in the train yard and looking at the train when it left the yard or some other key spot. Instead, there was a feeling that the company should do this kind of work and that we should hold the companies responsible for their performance. As a layman in this area, it seems to me that every time we try to hold the companies responsible we run into a molasses-like situation. The thing goes very slowly and it is a very sticky problem and it never seems to have all that much of a resolution or that much of an upgrading. I would personally feel a lot better, and I would feel that there would be a lot more responsiveness, if your inspectors were there, at least more frequently, if not all the time, to look at trains carrying dangerous commodities, but you seem to have backed away from that.

• 1715

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. Heads: Mr. Fisher, I think that there has been some confusion perhaps on this. The Railway Transport Committee does not wish to assume managerial functions of the railways and the railways are, therefore, responsible for the inspections. But in order to ensure that the railways are doing the inspections, we have a very extensive monitoring program of physically examining locomotives and physically examining freight cars, and these are indeed done in rail yards at the point of arrival of trains, at the point of departure, and as the cars are leaving the shops. So, in other words, we are not doing 100 per cent inspection, but we are certainly doing very thorough monitoring.

Mr. Fisher: The first sentence that you gave us is the precise essence of my question. You do not want to get into the company's managerial responsibilities, I believe, was your phrase.

Mr. Heads: Yes.

Mr. Fisher: That is what I am asking you: Why not? It seems to me that if you are there, then I, as an ordinary citizen, am going to feel, first of all, that an independent person is doing the inspecting and, second, that you are more responsive than a more interested party would be. And my parallel to this might be the way that the Ontario government inspects trucks that are running along its highways. It does not leave it up to the trucking companies to ensure that they have the right weight or the right safety features. Policemen and inspectors can look at those trucks at any time. Now, I do not know why you would shy away from having a more active role like that.

Mr. Heads: I think I may not have explained myself too clearly, Mr. Fisher. We are not shying away from an active role in this respect. The statement I made at the beginning is that the railways are responsible for managing the railways, but we are responsible for ensuring that they manage them in accordance with the safety standards which government wishes to see enforced. In fact, we are quite free to investigate cars and locomotives whenever and wherever we like. We do not

[Translation]

l'année dernière—il n'a jamais semblé tellement enthousiaste à l'idée que les inspecteurs fassent leur travail dans la gare de triage, au moment où le train part, ou en quelque autre endroit clé. On semble dire que c'est la société de chemins de fer qui devrait faire ce travail et en être tenue responsable. En tant que profane, il me semble que chaque fois que nous essayons de placer les compagnies de chemins de fer devant leurs responsabilités, nous nous retrouvons dans un cul-de-sac. Rien n'avance, et il ne semble pas y avoir grande amélioration. Je me sentirais personnellement plus à l'aise et je m'attendrais à de bien meilleurs résultats si vos inspecteurs se trouvaient sur place la plupart du temps, sinon tout le temps, pour examiner les trains qui transportent des marchandises dangereuses. Vous semblez cependant vous éloigner de plus en plus de cette solution.

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Monsieur Fisher, cette question donne lieu à une certaine confusion. Le Comité des transports par chemin de fer ne veut absolument pas s'adjudger les fonctions de gestion des sociétés de chemins de fer; celles-ci sont donc responsables de leurs inspections. Pour nous assurer qu'elles mènent ces inspections, cependant, nous avons un programme très élaboré de surveillance incluant l'examen sur place des locomotives et l'examen sur place des wagons de marchandises. Ces examens sont menés dans les gares de triage, à l'arrivée et au départ des trains, à la sortie des wagons des ateliers. En d'autres termes, nous ne nous occupons pas du travail d'inspection à 100 p. 100. Nous effectuons cependant une surveillance très poussée.

M. Fisher: Ce que vous avez dit au départ allait au coeur de ma question. Vous ne voulez pas vous adjudger les fonctions de gestion des sociétés, si j'ai bien compris.

M. Heads: C'est exact.

M. Fisher: Justement, je vous demande: pourquoi pas? Je sais qu'en tant que citoyen, je vais me dire, si vous êtes sur place: d'abord, qu'il y a une personne indépendante qui fait l'inspection, ensuite, que vous êtes davantage portés à agir que la société directement concernée. En guise de comparaison, je vous soumets la façon dont le gouvernement ontarien inspecte les camions le long des routes. Il ne laisse pas seulement aux sociétés de camionnage le soin de s'assurer que les camions transportent une charge adéquate ou sont munis de dispositifs de sécurité nécessaires. Les policiers et inspecteurs du gouvernement peuvent examiner les camions en tout temps. Je me demande pourquoi vous hésitez à préconiser un rôle plus actif, comme celui-là.

M. Heads: Je ne me suis peut-être pas fait comprendre clairement, monsieur Fisher. Nous ne reculons pas devant la perspective d'un rôle plus actif à ce niveau. J'ai tout simplement dit, en introduction, que les sociétés de chemins de fer étaient celles qui devaient diriger les chemins de fer. Nous sommes chargés, quant à nous, de veiller à ce qu'elles les dirigent en respectant les normes de sécurité prévues par le gouvernement. De fait, nous sommes parfaitement libres

[Texte]

inform the railways in advance that we are coming to a specific rail yard to make inspections; we just turn up. And I think that physically we are not taking the responsibility for inspecting every train that leaves a yard, but we are certainly taking the responsibility for sample inspections, to ensure that the quality of the cars is adequate. We have an extensive follow-up procedure on this as well. If you wish, I could have Mr. John Green, who is responsible for this area of our activity, respond as to exactly what they do.

The Chairman: Mr. Green.

Mr. J.H. Green (Director, Safety and Services, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission): As Dr. Heads has explained, we do not advise the railways, or we do not let them know at any point that we are going to go into the yard. Also, we do not tell them whether we are going to be looking at a departure yard or a receiving yard or a repair yard. They choose this at random—the place they are going to go, and what they are going to do. They might do a sampling in a departure yard, for instance. They will do a sampling of a number of cars on that particular train. They go over all the safety requirements, such as, the wheels, the braking systems and so on. This is recorded on a form which is served on the railway—on the spot, and they have a period of time to respond to that form. If a car is found to be defective to a point where it would probably cause a derailment, then more than likely that car—well, the car would be removed from the train right then and there. But if it is a type of defect that can be marked off and the car can proceed—if it is a loaded car—to its destination and to the consignee without delaying the shipment, then it is, and the car is repaired at its first repair point, whenever it is unloaded. Again, the railways respond to us with where it was repaired and what type of repair was done to the car. The same thing goes for the parts.

• 1720

The Chairman: Thank you, Mr. Fisher.

Mr. Fisher: One quick question?

The Chairman: That is your time I am afraid, Mr. Fisher. Under ordinary circumstances I would let you go, but we have to be fair to all members. Mr. Domm.

Mr. Domm: Mr. Chairman, it has certainly been an interesting day dealing with the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission and having with us the executive director for that committee.

Through the course of the morning certain admissions or facts have evolved from the president and the chairman of the board of VIA Rail. I would like to pursue that line of questioning.

The frustrations of the President of VIA Rail Canada are certainly caused, in no small part, by the inability of this

[Traduction]

d'examiner les wagons et les locomotives quand nous le voulons. Nous n'informons pas d'avance les sociétés de chemins de fer que nous avons l'intention de visiter telle ou telle gare de triage. Si nous n'inspectons pas sur place chaque train qui quitte la gare de triage, nous ne procédons pas moins à des examens au hasard, afin de nous assurer de la bonne condition des wagons. Nous avons d'ailleurs un suivi très élaboré. Si vous le voulez, je puis demander à M. John Green, qui est chargé de cette activité pour nous, de vous donner plus de détails à ce sujet.

Le président: Monsieur Green.

M. J.H. Green (directeur, Sécurité et Services, Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports): Comme M. Heads l'a expliqué, nous ne conseillons pas les chemins de fer, nous ne leur faisons pas savoir d'avance, non plus, quand nous allons visiter une gare de triage. Nous ne les avertissons pas du moment où nous allons nous rendre à une gare de départ, une gare de réception, une gare d'entretien. Les inspecteurs décident de l'endroit où ils se rendront et de ce qu'ils feront, au hasard. Ils peuvent, par exemple, prendre un échantillonnage dans une gare de départ. Ils peuvent examiner un certain nombre de wagons composant un train. Ils surveillent tout ce qui a trait à la sécurité, comme l'état des roues, des dispositifs de freinage, etc. Le tout est enregistré sur une formule, dont copie est remise sur le champ au chemin de fer. Celui-ci a un certain délai pour faire connaître sa réponse. Si les inspecteurs s'aperçoivent qu'un wagon est défectueux, au point de risquer un déraillement, selon toute probabilité, de fait, il est retiré du train immédiatement. S'il s'agit d'une défectuosité qui peut être corrigée plus tard, elle est signalée, et le wagon peut partir, en particulier s'il est chargé. Son destinataire n'est pas obligé d'attendre. Il est simplement réparé au premier endroit possible, une fois déchargé. Les chemins de fer doivent nous assurer de l'endroit où le wagon a été réparé et des réparations qui ont été effectuées. C'est la même chose pour les pièces.

Le président: Merci, monsieur Fisher.

M. Fisher: Encore une brève question?

Le président: Je regrette, mais vous avez écoulé votre temps de parole, monsieur Fisher. Normalement je vous le permettrais, mais je dois me montrer juste à l'égard de tous les membres du Comité. Monsieur Domm.

M. Domm: Il a été très intéressant, aujourd'hui, d'entendre les gens du Comité des transports par chemins de fer de la Commission canadienne des transports, dont son directeur exécutif.

Ce matin, certains faits ont été mis en lumière par le président-directeur général de VIA Rail. Je voudrais revenir sur la discussion qui a eu lieu à ce moment-là.

Les difficultés auxquelles est en butte le président de VIA Rail Canada sont certainement dues, pour une large part, au

[Text]

railway committee, or the Canadian Transport Commission to carry out its mandate.

It makes me wonder if there are other people—say, connected with the CTC—who should be considering the same course of action the President of VIA Rail Canada is considering when he says they can find a new head boy to look after VIA Rail if there are any more actions like the action of the minister on July 27 last summer to terminate 20 per cent of the rail line without proper parliamentary procedure, or committee procedure being followed.

I think part of this frustration is caused by the inability of the railway committee or the Canadian Transport Commission to get any action on its wishes. This, then, in my mind, throws some lack of credibility onto this particular committee.

To be more specific and to justify VIA Rail's concern, VIA Rail does not have any conceivable way of knowing exactly what the charge is all about when they are charged from CN. I asked the President of VIA Rail for specific cases dealing with employees charged to VIA Rail passenger service in Havelock who were really being used in the service and maintenance of the freight lines, yet being charged to VIA Rail. He had no way of answering my question. He, along with his financial people who were in attendance this morning, confirmed they do not know for what they are being charged, when they are charged. This committee of yours, Mr. Heads is clearly documented as asking specific things of these agencies or Crown corporations. I refer specifically to the minutes of May 29 of the Railway Transport Committee at which time you clearly said, and I quote:

The committee hereby orders . . .

This is the committee of which you are the executive director.

1. That VIA Rail and Canadian Pacific Limited shall not discontinue operations of the said passenger trains.

We are referring specifically to the ones that have not yet been axed and are being negotiated for possible provincial takeover, or provincial-federal continuance. We have a real live situation here. I think it bears some consideration on your part as executive director as to what you intend to do about it with your committee.

I will get to my question in a minute; however, I think it is very important we understand your credibility, the credibility of the Canadian Transport Commission and, in particular, Edgar Benson's credibility as chairman are somewhat in question because, when you give a direction as the Canadian Transport Commission that, and I quote:

The advent of VIA Rail Canada has given rise to costing issues, not previously encountered in determining actual losses on passenger train services. VIA Rail Canada in co-operation with the Railway Transport Committee is currently reworking its costing system in order to comply with the requirements of the committee's costing regulations.

[Translation]

défaut du comité ferroviaire, ou de la Commission canadienne des transports, de s'acquitter véritablement de son mandat.

Le président de VIA Rail Canada déclare que le gouvernement peut trouver quelqu'un d'autre pour diriger VIA Rail s'il se produit d'autres événements comme la décision du ministre, le 27 juillet dernier, de réduire le service de 20 p. 100, sans passer par le Parlement, ou sans passer par le comité. Je suis porté à me demander si les gens de la CCT ne devraient pas imiter le président de VIA Rail.

Ce qui cause le problème, en partie, c'est que le comité des transports ferroviaires, ou la Commission canadienne des transports, ne réussit pas à se faire écouter. Selon moi, la crédibilité du comité des transports ferroviaires en souffre.

Pour être plus précis et pour attaquer directement le problème cité par VIA Rail, disons que VIA Rail ne peut absolument pas savoir d'avance ce que le CN exigera d'elle comme charges. J'ai demandé au président de VIA Rail quels étaient précisément les employés dont les salaires étaient portés au compte du service voyageurs de VIA Rail, à Havelock, alors qu'en réalité, ils travaillaient pour le service des marchandises. Il n'a pu répondre à ma question. Il a confirmé, comme ses conseillers financiers présents à la réunion de ce matin, qu'il n'avait aucun moyen de savoir ce que représentaient les charges qui lui étaient imposées. Votre comité, monsieur Heads, est en mesure de poser des conditions précises à ces organismes et à ces sociétés de la Couronne. Je vous renvoie au compte rendu du 29 mai du comité des transports ferroviaires, où il est dit clairement:

Le comité, par la présente, ordonne . . .

Vous êtes bien le directeur exécutif du comité.

1. Que VIA Rail et Canadien Pacifique Limitée ne mette pas fin à l'activité desdits trains de voyageurs.

Il s'agit des trains qui n'ont pas encore été mis de côté et qui font l'objet de négociations avec les provinces, en vue de leur prise en charge par les provinces, en tout, ou avec le gouvernement fédéral. Nous sommes devant un problème de taille. Nous pouvons nous demander ce que vous entendez faire à ce sujet en tant que directeur exécutif du comité.

Je vous pose ma question dans une minute. Auparavant, il est important de dire que votre crédibilité, celle de la Commission canadienne des transports, en particulier celle de M. Benson, en tant que président, sont quelque peu mises en doute, en particulier lorsque vous émettez une directive comme celle-ci, en tant que Commission canadienne des transports:

La venue de VIA Rail Canada a donné lieu à des problèmes d'établissement des coûts auxquels on n'avait jamais encore été en butte au moment de déterminer les pertes réelles occasionnées par les services voyageurs. VIA Rail Canada, en coopération avec le Comité des transports par chemins de fer, revoit ses formules d'établissement des coûts, en vue de se conformer aux conditions posées par le comité en cette matière.

[Texte]

Going on to quote:

Until such time as the revised system is in place, and the committee has carried out the necessary audits of charges made by Canadian National Railways, Canadian Pacific Limited to VIA, actual losses for passenger train services cannot be certified by your committee.

Or, "this committee" to use the words of the brief or, rather, the minutes.

• 1725

Given the fact that without question, as confirmed by the executive assistant to the minister, there are discrepancies in the financial figures supplied to the minister by VIA Rail for as much as \$100,000, and as confirmed by the President of VIA Rail here this morning; and given the fact that you have asked, as a committee, for audited figures to justify the termination of the line—and it went further than that, as the executive director of your committee said: "There shall be continuance of the line until these figures are supplied". So I would like to know, in view of the fact that when there were audited figures on this particular line in question, the Havelock-Toronto line, as reported to the minister in 1976, 1977, and 1978, the revenue:cost ratio used by the minister to justify cancellation in fact showed a revenue:cost ratio with audited figures on a continually increasing basis, from 1976 to 1978; the ratio went from 35 per cent up to 41 per cent—those are facts. They have been well documented in your committee reports. However, when they used unaudited figures, in 1979 and again in 1980, we found just the opposite. We found there was more user traffic on the line, while at the same time there was a drop in the ratio of revenue to cost.

So given the fact that there are these major discrepancies, and your agreement to supply or request audited figures before this line is cancelled in September of 1982, to gain some credibility as first, a commission, and secondly, a committee of the commission, would you agree to demanding that the figures be audited again? In other words, would you reconfirm your position of May 29, at which time you asked that this be a criterion, a must, before the termination of the line? Do you still feel the same way, as executive director, or have you now changed your mind—that there is no need to have cost justification to substantiate the statistical information that has been supplied to the minister, which is not only in question, but in error?

Mr. Heads: Mr. Domm, I am going to attempt to respond to your general issue. I am not personally as expert on the Havelock-Toronto costing as I should be, and I am hoping, as I respond to your general issue, that one of my colleagues will volunteer to respond to the specific issue. If my hope is not met, I will have to attempt to respond to that as well, if you can just bear with me for a moment, Mr. Domm, on this.

Mr. Domm: I think it is a simple question, Mr. Chairman. It is do you agree with your original position? Do you agree that the figures should be audited and there should be cost justification, or do you accept the figures that are used unaudited?

[Traduction]

Je poursuis:

D'ici à ce que ces formules soient révisées et que le comité ait mené les vérifications nécessaires touchant les charges imposées à VIA par les Chemins de fer nationaux du Canada et le Canadien Pacifique Limitée, le comité ne peut pas certifier le montant des pertes réelles occasionnées par les services voyageurs.

Il s'agit bien de «ce comité», pour reprendre le terme utilisé dans le compte rendu.

Comme l'adjoint administratif du ministre l'a confirmé, il peut y avoir une différence allant jusqu'à \$100,000 dans les chiffres fournis au ministre par VIA Rail; le président de VIA Rail a lui-même corroboré ces dires ce matin. Comme, en tant que comité, vous avez demandé des chiffres ayant fait l'objet d'une vérification avant de pouvoir vous prononcer sur l'abandon de certaines lignes, votre directeur exécutif est même allé plus loin: il a déclaré que les lignes devraient être maintenues jusqu'à ce que les chiffres soient fournis. Je voudrais savoir ce qui se passe. Lorsque les chiffres signalés au ministre pour la ligne Havelock-Toronto, en 1976, 1977 et 1978, ont été vérifiés, le coefficient revenu-perte utilisé par le ministre pour justifier l'abandon a montré un coefficient qui avait augmenté de 35 p. 100 à 41 p. 100 pour la période allant de 1976 à 1978. Ces faits ont été vérifiés dans vos rapports. Les chiffres non vérifiés pour 1979 et 1980, cependant, ont montré la tendance contraire. Même si la circulation a été plus intense sur la ligne, le coefficient revenu-perte a diminué.

Vu ces différences importantes, vu votre décision d'obtenir des chiffres vérifiés avant que la ligne en question soit abandonnée, en septembre 1982, ne croyez-vous pas que, pour garder votre crédibilité en tant que comité et commission, vous devriez exiger une autre vérification? En d'autres termes, êtes-vous prêts à réaffirmer votre décision du 29 mai voulant que ce soit une condition avant que la ligne soit abandonnée? En tant que directeur exécutif, vous maintenez votre position ou vous avez changé depuis? Vous aviez bien dit qu'il fallait les coûts pour confirmer les données statistiques qui avaient été remises au ministre. Ces données, actuellement, non seulement sont mises en doute; mais se révèlent fausses.

M. Heads: Je puis essayer de répondre à votre question de façon générale, monsieur Domm. Je ne suis pas particulièrement informé des coûts relatifs à la ligne Havelock-Toronto. J'espère qu'un de mes collègues se portera volontaire pour les détails. Sinon, je devrai faire de mon mieux. J'espère que vous me donnerez une chance, monsieur Domm.

M. Domm: Je pense qu'il s'agit d'une question assez simple, monsieur le président. Vous en tenez-vous toujours à votre position initiale? Croyez-vous toujours que les chiffres devraient être vérifiés, que les coûts devraient être justifiés, ou

[Text]

That is all. It is a simple question. It does not require a lot of dialogue, I do not think, Mr. Chairman. It just requires an answer. Have you changed your position?

Mr. Heads: I obviously cannot take the view that we should look at unaudited figures.

Mr. Domm: I am sorry, I cannot hear you.

Mr. Heads: Clearly I must confirm the position as previously advanced.

Are you requesting, Mr. Domm . . .

Mr. Domm: That is fine; all right. That is the answer I had hoped you would give: that your previous position is the one that you still maintain; in other words, that the figures should be audited before they are credible.

Mr. Heads: Yes.

Mr. Domm: All right. Having taken that as a final position, we must record in the minutes of this meeting this statement; and that is why I am reading it.

• 1730

Under CP Rail costs, under their costs, the costs were kept under control and losses actually fell on this line between 1976 and 1978. Under VIA Rail costs, the costs rose, and the traffic increased. But if VIA can understate revenues by 40 per cent, which the minister agrees, can anyone believe, and this is my final question, the cost figures that they produce?

The Chairman: Mr. Domm, before I ask Dr. Heads to reply, would you identify the document from which you are reading:

Mr. Domm: It is my statement. That is my question.

The Chairman: Okay, sorry, that is fine.

Mr. Domm: That is my question, Mr. Chairman. The document that I referred to is the document under R32317 of the Railway Transport Committee and the figures that I am using are the ones posted in the rail terminal buildings on the line on May 29, 1981, by order of this committee. These figures were posted in May.

The Chairman: Okay, that is fine. Thank you very much.

Mr. Domm: Since May 29, 1981, Mr. Chairman, they are all figures used by this committee prior to its termination.

Mr. Forrestall: The same cases were made to the Atlantic I might indicate, Mr. Chairman, as well.

Mr. Domm: Perhaps, Mr. Chairman, while he is considering his answer, could I just add this point?

The Chairman: Yes.

[Translation]

estimez-vous que les chiffres non vérifiés suffisent? C'est tout ce que je veux savoir. Je n'ai que faire d'une longue introduction, monsieur le président. Il me semble que la réponse est facile à donner.

M. Heads: Je ne peux évidemment pas prétendre que les chiffres non vérifiés suffisent.

M. Domm: Je vous demande pardon, mais je n'ai pas compris.

M. Heads: Je maintiens la position que j'ai prise déjà.

Vous voulez dire, monsieur Domm . . .

M. Domm: Très bien. J'espérais que vous me répondiez de cette façon, que vous mainteniez votre position. En d'autres termes, il faudrait qu'on vérifie les chiffres avant de leur accorder toute leur importance.

M. Heads: Oui.

M. Domm: A la suite de cette réaffirmation, nous nous devons de consigner cela au compte rendu; c'est la raison pour laquelle j'en fais lecture.

Prenons les coûts du CP. Les coûts ont été contrôlés, et les pertes ont été réduites entre 1976 et 1978. Pour VIA Rail, les coûts ont augmenté, de même que le trafic. Mais si VIA peut se passer de déclarer 40 p. 100 de ses revenus, ce avec quoi le ministre est d'accord, comment peut-on se fier aux chiffres qu'il nous présente? C'est ma dernière question.

Le président: Monsieur Domm, avant de demander à M. Heads de répondre, pourriez-vous nous dire de quel document vous tirez ce que vous venez de lire?

M. Domm: C'est une simple déclaration, ou plutôt une question.

Le président: D'accord, excusez-moi.

M. Domm: C'est ma question, monsieur le président. Le document auquel je me réfère, c'est le document R32317 du comité des transports ferroviaires, et les chiffres que je viens de vous donner sont ceux qui ont été affichés dans les gares, le 29 mai 1981, par ordre du comité. Ces chiffres ont été affichés en mai.

Le président: Très bien. Merci beaucoup.

M. Domm: Monsieur le président, depuis le 29 mai 1981, nous ne nous servons que des chiffres utilisés par le comité avant sa dissolution.

M. Forrestall: J'ajouterai, monsieur le président, que les mêmes choses ont été dites au sujet de la région de l'Atlantique.

M. Domm: Monsieur le président, avec votre permission, j'aimerais ajouter quelque chose en attendant qu'il mijote sa réponse.

Le président: Allez-y.

[Texte]

Mr. Domm: Given the fact that this committee sitting here today has the opportunity to develop, through direction, a formula of charging VIA Rail—as pointed out by both critics we are looking for a formula—and since this line is still in operation, would it not be nice if we could arrive at a formula before September, 1982, when the axe falls? That is why I am looking for credibility from the railway committee, transport commission and from this all party committee to support, in principle, audited figures.

The Chairman: Are you ready, Dr. Heads?

Dr. Heads: Mr. Domm, we have given the undertaking that we have not changed our opinion. This statement of revenue occurred, I think, in respect of 1980, you will correct me if . . .

Mr. Domm: In 1979 and 1980, yes.

Dr. Heads: In respect of 1979, we would have this audited, this part of the accompanying audit of VIA. We do an audit, not only of CN and CP charges to VIA, but of VIA itself, and we would have 1978 and 1979 examined by March, 1982. I think in this specific case we should attempt to audit the Havelock-Toronto line for 1980 as a matter of urgency ahead of our main program.

Mr. Domm: Thank you.

Dr. Heads: This statement which you have pointed out is, of course, completely correct and this was subsequently admitted by VIA.

The Chairman: Thank you, sir. Thank you, Mr. Domm. Mr. Bockstael. Mr. McCain.

Mr. McCain: Are you saying that audits for 1978-1979 will not be completed until 1982? Is that what you said?

Dr. Heads: They will not be completed until March, 1982, yes.

Mr. McCain: Yes, but 1978-1979 audited by 1982; that is three years.

The Chairman: Mr. McCain, there has been a detailed explanation of that in the committee so I do not want to go into it again. Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman. Dr. Heads, to respect the call of supplementary estimates today, I fully agree with your request for these people and person-years that are required to improve the services provided by the CTC. Along those lines, in previous budgets I have certainly supported the idea of more auditors, more inspectors, because the savings that these auditors can provide to VIA Rail and to other programs that come under the Ministry of Transport, far outweigh the costs that could be incurred in performing this kind of audit. With that, I would like to look at this report which was circulated by the clerk earlier this month, coming from the Railway Economic Analysis Branch.

[Traduction]

M. Domm: Étant donné que le Comité a l'occasion de mettre au point une formule pour l'imputation des coûts de VIA Rail (parce que, comme l'ont souligné les deux critiques, nous essayons d'en arriver à pareille formule), et puisque les services sont toujours offerts sur cette ligne, ne serait-il pas bon d'en arriver à une formule avant septembre 1982, lorsqu'il n'y aura plus de recours? C'est pourquoi j'aimerais qu'il y ait de la crédibilité, pour que le comité des transports ferroviaires, la Commission des transports et notre Comité puissent appuyer, au moins en principe, les chiffres vérifiés.

Le président: Êtes-vous prêt à répondre, monsieur Heads.

M. Heads: Monsieur Domm, nous n'avons pas changé notre opinion. Cet état des recettes a été produit pour 1980, je pense, et vous me corrigerez si . . .

M. Domm: C'était pour 1979 et 1980.

M. Heads: Pour ce qui est de l'année 1979, nous ferons vérifier cette partie des livres de VIA. Nous vérifions non seulement les frais qu'imposent le CN et le CP à VIA, mais également les opérations de VIA, et nous aurons terminé notre étude pour les années 1978 et 1979 d'ici à mars 1982. Étant donné le caractère urgent de la chose, je pense que nous donnerons la priorité à la vérification de la ligne Havelock-Toronto pour 1980.

M. Domm: Merci.

M. Heads: L'état de compte que vous nous avez lu est tout à fait exact, et les représentants de VIA l'ont d'ailleurs reconnu.

Le président: Merci, monsieur. Merci, monsieur Domm. Monsieur Bockstael. Monsieur McCain.

M. McCain: Prétendez-vous que les vérifications pour 1978-1979 ne seront pas terminées avant 1982? Est-ce bien cela que vous avez dit?

M. Heads: Oui, ces vérifications ne seront terminées qu'en mars 1982.

M. McCain: Il y aura donc un délai de trois ans.

Le président: Monsieur McCain, on vient d'expliquer cela en long, en large et en travers, et je n'aimerais pas avoir à revenir là-dessus. Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président. Monsieur Heads, j'aimerais revenir au budget supplémentaire, dont l'étude est la raison pour laquelle la réunion d'aujourd'hui a été convoquée. J'aimerais dire que je suis tout à fait d'accord sur votre demande de personnes et d'années-personnes supplémentaires, nécessaires pour améliorer les services fournis par la CCT. Par le passé, j'ai toujours appuyé l'idée de faire appel à davantage de vérificateurs et d'inspecteurs, car les économies que ceux-ci peuvent mettre à la disposition de VIA Rail, et d'autres programmes qui relèvent du ministère des Transports, dépassent, et de loin, les coûts de réalisation de ces vérifications. Je voudrais maintenant examiner le rapport de la Direc-

[Text]

• 1735

I would like to ask you, for the record, if this is an administrative report done by the people in that department, or does it have the concurrence and endorsement of most of the commission?

Mr. Heads: This particular report, Mr. Bockstael, was prepared specifically for the Standing Committee on Transport. If we had been required to come here on the original date, there would not have been time to have discussed this with anyone in the CTC. It would have come here as it stands.

The draft of this was discussed with the Chairman of the Railway Transport Committee and he endorsed—and in fact, was quite enthusiastic about—the idea that we should present this to the committee. The report has also been examined by several commissioners. In general, we have had quite favourable comment on it.

The report has not specifically, as an agenda item, been brought to the Railway Transport Committee for formal approval.

Mr. Bockstael: Thank you. The paper proceeds to indicate what the responsibilities are. There is reference made—sort of an historic review—that the costing came about after a number of studies. Five of them, in fact, are listed here. Many of the studies pertain, of course, to freight and merchandise transportation, and bulk commodities. Is it correct to say that the only study aimed at passenger trains was the one done four years ago, in 1977?

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. Heads: There is only one study on the list which is specifically described as being aimed at passenger train costing. In general, the costing studies cover both passenger and freight.

Mr. Bockstael: I see. In the references you give, certain experts or consultants in the matter—we have references saying that R.L. Banks, who has a special qualification in this, reviewed the 1977 costing and that Snably also speaks highly of the costing system which is in place. I take it that the Snabley report was also 1976-77.

What I am trying to demonstrate by my questioning—and you can correct me if it is not the right approach—is that you are validating the costing formula in place and saying that it is regarded as one of the best, that it represents a degree of sophistication and precision which puts CN and CP at the forefront of railway cost ascertainment.

Are you suggesting that the status quo is the best method we have and we should continue with it, that the present system is the best one and we should continue with it?

Mr. Heads: No. I would be very foolish if I were to claim that the status quo is perfect. You are certainly suggesting, Mr. Bockstael, that the costing system used in Canada stands out extremely well in comparison with costing systems in the

[Translation]

tion de l'analyse économique des chemins de fer, rapport qui nous a été distribué par le greffier au début du mois.

Ce rapport est-il uniquement un rapport administratif rédigé par les spécialistes du ministère, ou a-t-il été approuvé par la majorité de la commission?

M. Heads: Le rapport en question a été rédigé à l'intention du Comité permanent des transports. Si nous avions comparu à la date prévue à l'origine, on n'aurait pas eu le temps d'en discuter avec les membres de la CCT.

L'avant-projet du rapport a fait l'objet d'une discussion avec le président du comité des transports ferroviaires, qui trouvait que c'était une excellente idée que de présenter ce rapport au Comité. De plus, le rapport a été étudié par plusieurs commissaires. Dans l'ensemble, l'opinion a été très favorable.

Cependant, ce rapport n'a pas été soumis au comité des transports ferroviaires en vue d'un aval officiel.

M. Bockstael: Merci. Ce document fait état des diverses responsabilités. Les modalités de calcul, notamment, auraient été effectuées à l'issue de cinq différentes études, dont plusieurs portent sur le transport des marchandises, et plus particulièrement les marchandises en vrac. Seule l'étude de 1977, effectuée il y a quatre ans, portait sur le transport des voyageurs, n'est-ce pas?

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Effectivement, une seule de ces études traite uniquement des modalités de calcul du prix de revient des trains de voyageurs, les autres études concernant aussi bien le transport des voyageurs que des marchandises.

M. Bockstael: D'accord. D'après le rapport, plusieurs spécialistes, dont R.L. Banks et Snably, après avoir étudié les modalités de calcul du prix de revient, en 1977, en ont dit le plus grand bien. Le rapport Snabley porte également sur l'année 1976-1977.

Si j'ai bien compris, vous êtes d'avis que les modalités de calcul du prix de revient utilisées par les chemins de fer sont excellentes et placent maintenant le CN et le CP en tête du peloton en ce qui concerne la précision du calcul de ces coûts.

Cela étant, êtes-vous en faveur du maintien de la formule actuellement utilisée, comme étant la meilleure que nous ayons à notre disposition?

M. Heads: Non, je ne prétends nullement qu'elle soit parfaite. Par contre, comme vous le dites, notre formule d'établissement du prix de revient se compare très favorablement à celle utilisée aux États-Unis. Mais si nous décidions de nous

[Texte]

United States, for example. If we were to pretend that any costing methodology had reached perfection then, quite clearly, we would soon become extremely inefficient. I think that any costing system has to be a growing, developing tool. After all, railway technology and institutional factors are not frozen for all time. We have to accommodate to change of that sort.

Specifically, we are in the process of preparing for a cost-of-capital hearing, which we said in the handout might occur in November, 1982. In actual fact, I think the spring of 1983 might be more realistic because we are having an awful lot of problems in coordinating the technical inputs of the various parties involved. This is a major development where we are looking at the whole problem of the cost of capital and railway costing.

• 1740

I think, secondly, as the paper explains, there is a need, wherever possible, to go to specific costing rather than the system-average costing, and indeed we are trying to proceed towards that. So although I think we could justifiably be accused of patting ourselves on the back in parts of this paper, at the same time I would stress that we do not believe we have reached perfection, and I do not believe we will ever reach perfection.

Mr. Bockstael: Am I finished already, Mr. Chairman?

The Chairman: You are finished already.

Mr. Heads: In that case I apologise for my long-winded answer, Mr. Bockstael. I am sorry.

The Chairman: You have time for one more question actually, Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: The audits generally ensure that money is well spent; they do not go into the evaluation of whether that money should have, in fact, been spent. I come from the St. Boniface riding, in which the CN shops are located, and it was circulated amongst the people of St. Boniface and Transcona and my area that, thanks to the CTC, a very costly error in computing really billed the rail boxcar rehabilitation much more than should have been done. It was a computer or calculation error. That saved the government a lot of money. Well, it is not unfamiliar, because even in the budget we have had an example of the calculations by administration being out some \$700 million.

We see that this year, 1981, the audit will be completed two years from now, and it has to be used retroactively to start making adjustments. I wanted to ask if there is any way in which we can speed up the process, or what would be required to speed up the process to be able to bring the actual costs and the 13 payments that VIA has to make more in line with the timing of their budgets.

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. Heads: I think your comment, Mr. Bockstael, that the audit establishes whether the money has been spent—in other words, whether the costing is adequate and guards against

[Traduction]

reposer sur nos lauriers, croyant avoir atteint la perfection, les résultats seraient désastreux. Toute formule de calcul du prix de revient doit pouvoir évoluer. Après tout, la technologie ferroviaire et les facteurs institutionnels afférents évoluent aussi, ce qui doit être pris en compte.

Ainsi que nous l'avons signalé dans notre exposé, une audience sur les coûts du capital devrait avoir lieu en novembre 1982. Mais je pense que le début du printemps 1983 serait une date plus réaliste, compte tenu de l'énorme travail de coordination nécessaire. Il s'agira en effet d'une étude d'une grande envergure, portant sur l'ensemble des coûts du capital et des modalités de calcul du prix de revient.

Deuxièmement, il est préférable, dans toute la mesure du possible, d'établir des coûts de revient spécifiques plutôt que des coûts de revient moyens pour l'ensemble du réseau. C'est un des objectifs que nous nous sommes fixés. Donc, même si on pourrait, à la rigueur, nous accuser d'être un peu trop contents de nous-mêmes, nous sommes loin de prétendre avoir atteint la perfection, ce qui est d'ailleurs irréalisable.

M. Bockstael: Ai-je épuisé mon temps de parole, monsieur le président?

Le président: Oui.

M. Heads: Je m'excuse, monsieur Bockstael, de vous avoir répondu si longuement.

Le président: Vous pouvez poser une dernière question, monsieur Bockstael.

M. Bockstael: La vérification comptable vise à déterminer si l'argent a été dépensé correctement, et non à établir le bien-fondé de ces dépenses. Il se fait que les ateliers du CN se trouvent justement dans la circonscription de Saint-Boniface, que je représente. Or, d'après une rumeur qui circule à Saint-Boniface et Transcona, une très grave erreur de calcul aurait exagéré les coûts de rénovation des wagons de marchandises. C'est l'ordinateur, sans doute, qui se trompait, ce qui a permis au gouvernement d'économiser beaucoup d'argent. On peut toujours se tromper, comme nous l'avons vu dans le budget, où une erreur de 700 millions de dollars a été repérée.

Les vérifications pour 1981 seront terminées d'ici à deux ans, après quoi elles devraient être utilisées rétroactivement, en vue de certains rajustements. Je me demande s'il y aurait moyen d'accélérer les choses, de façon à ramener les 13 paiements à verser par VIA Rail à ce qu'ils auraient dû être.

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: En effet, les vérifications comptables visent à déterminer si l'argent a effectivement été dépensé et si les modalités de calcul des coûts de revient sont correctes et

[Text]

fraud and so forth—but that the audit does not necessarily show whether or not the expenditure should have taken place is a very fair and very valid comment.

I think that in connection with VIA our argument would be that it is primarily up to VIA management to ensure they are spending money where it is necessary to do so, rather than us. But I think you are highlighting a gap in a control system, which we need to reflect on further.

Concerning speeding up the audit goals, I do not honestly believe, Mr. Bockstael, that if you were to give me massive more person-years, this would necessarily speed matters up all that much, because there would be problems of recruiting qualified people, training them in railway costing methodology and so forth. I think the way in which the audit can be speeded up is, firstly, if we do not have massive diversions of resources to other projects, and fortunately we have not had this in the last year.

I think, secondly, we can speed it up by adopting sampling procedures to a greater extent. When one is doing the first audit for 1978-79, which we are doing at the moment, one does not have quite such a good feel for where sampling procedures can be used and for where they cannot be used. This is a thing that develops over time. But, as we mention in this paper, we have given a timetable; we hope to improve on it.

The Chairman: Thank you, Mr. Bockstael. Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman.

Dr. Heads, I would like, with the concurrence of the committee, to again explore this whole notion of the role of the RTC and the CTC with relationship to the minister's authorities as exercised most recently under Section 64 of the National Transportation Act. I think we all understand that the CTC and the subcommittee, the Railway Transport Committee, are mandated to operate at arms length from the government, to be immune from political intervention and to judge the need for the continuation or expansion or cancellation of rail passenger services from the point of view of public convenience and necessity—that is, beyond the question of operating economics or whether or not the system is earning a profit. The minister took a decision in July which he says he would take again, if required. In fact, he said he could take another 20 per cent away from VIA Rail and could not establish any limit as to where this process might stop.

• 1745

The first question I have for Dr. Heads, Mr. Chairman, is the following: Was the RTC or CTC consulted in any way in the months of this year leading up to the decision the minister exercised under prerogatives granted by Section 64 of the National Transportation Act?

The Chairman: I will allow Dr. Heads to answer that if he wishes, but I have a feeling that it is a question which, more properly, should be put to one of the commissioners. If you wish to answer, Dr. Heads, please proceed.

[Translation]

permettent de supprimer les fraudes, et non pas d'établir le bien-fondé de telle ou telle dépense.

C'est à la direction de VIA Rail de veiller à ce que les dépenses soient faites à bon escient. Mais vous venez effectivement de mettre le doigt sur un point faible dans le système de contrôle.

Pour ce qui est de la possibilité d'accélérer les travaux de vérification, je ne pense pas que ce serait possible, même avec des effectifs accrus, vu les difficultés de recrutement et de formation du personnel qualifié. On peut, par contre, accélérer ces travaux en veillant à ce que nous ne soyons pas obligés d'affecter une trop grosse partie de notre personnel à d'autres travaux, ce qui, fort heureusement, n'a pas été le cas l'an dernier.

Deuxièmement, il serait également souhaitable de mieux adapter nos modalités d'échantillonnage. Ainsi nous travaillons en ce moment à la vérification pour l'année 1978-1979, mais nous n'avons pas encore pu nous faire une idée bien précise de la meilleure façon d'utiliser les techniques d'échantillonnage. Cela viendra certainement avec le temps. Nous espérons pouvoir améliorer l'échéancier que nous nous sommes fixé.

Le président: Merci, monsieur Bockstael. Monsieur Siddon.

M. Siddon: Merci, monsieur le président.

Je voudrais, si vous le permettez, revenir à la question du rôle du comité des transports ferroviaires et de la Commission canadienne des transports par rapport aux attributions du ministre, telles qu'exercées tout récemment, en application de l'article 64 de la Loi nationale sur les transports. En principe, la CCT et le comité des transports ferroviaires doivent fonctionner indépendamment du gouvernement et être à l'abri des interventions politiques, afin de déterminer si le transport ferroviaire pour voyageurs doit être maintenu, étendu ou réduit, et ce, du point de vue des usagers, sans tenir compte de la rentabilité. Le ministre affirme, en ce qui concerne sa décision du mois de juillet, qu'il serait prêt à récidiver. Il a même ajouté qu'il pourrait supprimer encore 20 p.100 environ et qu'il n'a pas les moyens de fixer ces limites, d'ores et déjà.

M. Heads pourrait-il nous dire si la CCT ou le comité des transports ferroviaires ont été consultés au cours des mois qui ont précédé la décision prise par le ministre, en application de l'article 64 de la Loi nationale sur les transports?

Le président: M. Heads peut vous répondre s'il le désire, bien qu'en principe, cette question aurait dû être adressée à un des commissaires. Allez-y si vous voulez, monsieur Heads.

[Texte]

Mr. Heads: I think I will accept the offer not to answer because, clearly, I cannot give the definitive answer to that question, Mr. Siddon.

The Chairman: The reason I say this, Mr. Siddon, is because I am sure, if there were consultation, that the minister would have gone through the chairman of the commission rather than to the Executive Director of the RTC.

Mr. Siddon: I appreciate that, Mr. Chairman, and indeed, if such a process occurred, it would suggest a violation of the arm's length nature of the mandate of the CTC. But I am sure these consultations do occur from time to time.

Does the commission have a view as to whether the minister's action constitutes a variation, an alteration, of an existing or timely order? Alternatively, does the commission view the minister's action as having superseded the mandate of the CTC, which he is probably well entitled to do under Section 64?

The Chairman: I would attach the same caveat to that question as well.

Mr. Heads: I am sorry, Mr. Siddon, I do not think I can reply to that question.

Mr. Siddon: Aside from the discussions or paper exchanges which took place, Mr. Chairman, I think the opinions of the CTC and of the senior administrative officer of the RTC in this matter are very important. If they do operate at arm's length from the cabinet and the government, nonetheless they operate in the public interest. I think the whole country would like to know what their opinion is on that question. In any event, if the answer is declined, I will accept that.

The Chairman: Mr. Siddon, I do not want to split hairs, but our reference is Vote 105c and I do not believe that is within the confidence of Dr. Heads. I do not think it is fair for the committee to put him in that position. That is why I have attached the caveats to your questions.

Mr. Siddon: I appreciate your restrictions, Mr. Chairman. I hope you appreciate my purpose in asking the questions, nonetheless.

The Chairman: I think I do, Mr. Siddon. I would say that later in the week you will probably have the opportunity to put that question directly to the minister.

Mr. Siddon: Fine. I probably will.

Mr. Chairman, in response to a directive from the Honourable Otto Lang in 1976, the CTC prepared a final plan which established the ultimate shape of our transcontinental rail services, both in the form of the eastern and western transcontinental final plan. In the words of the CTC's report at that time, the CTC's recommendation was that the most general and persistent theme arising out of hearings was that there should be no further reduction in rail passenger services in view of the uncertain energy situation, because air and high-way modes have received large subsidies and because the present level of transcontinental service was felt by many to be at an irreducible minimum.

[Traduction]

M. Heads: Je préfère ne pas répondre, car je ne suis pas en mesure de le faire, monsieur Siddon.

Le président: Si consultations il y a eu, elles se sont déroulées entre le ministre et le président de la commission et non pas entre le ministre et le directeur exécutif du comité.

M. Siddon: C'est évident, monsieur le président, et d'ailleurs, pareilles consultations auraient porté atteinte à l'indépendance de la CCT. Je pense néanmoins que des consultations de ce genre se déroulent de temps à autre.

La commission est-elle d'avis que la décision du ministre constitue une modification d'une ordonnance existante? Ou encore, la commission estime-t-elle qu'en prenant pareille décision, le ministre est passé par dessus la tête de la CCT, ce que l'article 64 l'autorise sans doute à faire?

Le président: J'ai encore une fois des réserves quant à la deuxième question.

M. Heads: Je regrette, monsieur Siddon, mais il m'est impossible de répondre à votre question.

M. Siddon: Outre les discussions et l'échange de notes qui ont eu lieu, j'estime que l'avis de la CCT et de la direction du comité des transports ferroviaires est très important. Ces deux institutions sont censées, en effet, être indépendantes du gouvernement et du conseil des ministres, afin de défendre l'intérêt public. Je pense donc que le pays tout entier voudra connaître le point de vue de ces deux institutions. Mais je comprends que vous ne puissiez pas répondre.

Le président: Sans vouloir couper les cheveux en quatre, monsieur Siddon, je vous ferai remarquer que le crédit 105c est à l'ordre du jour; ce genre de question ne devrait pas, en principe, être adressée à M. Heads, et c'est pourquoi j'ai exprimé certaines réserves.

M. Siddon: Je comprends, monsieur le président. Mais vous savez parfaitement pourquoi je pose ces questions.

Le président: Entendu. Vous aurez d'ailleurs, sans doute, la possibilité de les adresser au ministre lui-même, dans le courant de la semaine.

M. Siddon: Parfait.

A la suite d'une directive émise par l'honorable Otto Lang, en 1976, la CCT a mis au point un plan définitif pour le réseau ferroviaire transcontinental, c'est-à-dire aussi bien pour l'Est que pour l'Ouest. Or, dans son rapport, la CCT fait remarquer que la conclusion unanime que l'on pourrait dégager de l'ensemble des audiences est qu'il ne fallait pas réduire le nombre de trains de voyageurs, en raison, premièrement, de l'incertitude de la situation énergétique, deuxièmement, parce que les transports aériens et routiers bénéficiaient d'importantes subventions, et troisièmement, parce que le réseau ferroviaire transcontinental était, de l'avis de nombreuses personnes, arrivé à un minimum irréductible.

[Text]

Mr. Chairman, I appreciate I am treading on the same tender areas on which you ruled moments ago. If the CTC has publicly stated that, at that time, the plan was at an irreducible minimum—and, in fact fast orders adopted the recommendations of those hearings—then the silence of the CTC in this whole present affair is very puzzling. I think you have given us some cause to appreciate the reasons for silence. But I must say that it really does frustrate the public interest. It is the responsibility of the CTC to determine public interest. It frustrates the whole procedure of having a commission operating at arms length from government to ensure that the public interest is properly represented in these questions, if the agency that is mandated to determine the public interest is not allowed to speak out. I guess that Dr. Heads would not have a response to that assertion either.

• 1750

Mr. Chairman, during the months of August and September, a group in our party, travelled across Canada trying to substitute for the process that the CTC or the Railway Transport Committee would normally have performed in this type of situation, going across the country to listen to public interest groups and to determine the extent to which the impending order of variance of service would affect the public interest, either adversely or positively. I must say that the greatest deficiency we encountered was the deficiency of technical and statistical information. I know the question came up earlier as to the extent to which the Railway Transport Committee has any research tools at its disposal, but I must say that, because we were faced with this frustration, I would assume that the RTC from time to time must also be faced with this frustration.

On requesting of the Library of Parliament some detailed information comparing, on a direct comparative basis, the fuel consumption per passenger mile, the load factors, the subsidies per passenger mile, and a record of system maintenance costs per passenger mile for different modes of public transport and automobile transport, we constantly struck out. The Library of Parliament, in presenting information to me, presented information that largely came from the Ministry of Transport, which was rather inconsistent and incomplete and often drawn from the reports of consultants like IBI Associates—the people who designed Mirabel—and often provided through testimony before this parliamentary committee by groups like Voyageur Enterprises.

What I am saying, Mr. Chairman, is that there is a serious lack of technical, quantitative and statistical information upon which decisions that the RTC are called upon to make from time to time would be based. I would like to know from Dr. Heads, whether in fact there is a budget for research of this nature, whether the deficiency we perceived is indeed a problem that the Railway Transport Committee and the CTC generally is faced with, and if so, can this committee help perhaps by suggesting that this is an important aspect that a budgetary provision must be made for?

The Chairman: Dr. Heads.

[Translation]

Je soulève peut-être à nouveau, monsieur le président, une question sur laquelle vous venez de statuer, il y a un instant. S'il est vrai que la CCT avait déclaré publiquement, à l'époque, que le réseau ferroviaire avait atteint un minimum irréductible, des recommandations de ce rapport ayant été adoptées, le silence actuel de la CCT, dans cette affaire, est plutôt étrange. Vous nous en avez exposé certaines raisons. Néanmoins, le silence est contraire à l'intérêt public, qu'il incombe justement à la commission de déterminer. Empêcher la commission de se prononcer publiquement sur la question constitue une atteinte à son indépendance vis-à-vis du gouvernement et empêche ainsi la commission de prendre la défense de l'intérêt public. Je présume que M. Heads n'a pas de commentaire à faire à ce sujet.

Au cours des mois d'août et de septembre, un groupe de députés de notre parti, se substituant ainsi à ce qui aurait dû normalement être le rôle de la CCT et du comité des transports ferroviaires, a voyagé à travers le pays pour tâter le pouls du public et essayer de déterminer si la décision de supprimer un certain nombre de trains de voyageurs aurait des incidences favorables ou non pour ce même public. Nous avons surtout souffert du manque de renseignements techniques et statistiques. Il a déjà été question des possibilités de recherche mises à la disposition du comité des transports ferroviaires. Quoi qu'il en soit, ce manque d'information nous a causé des sentiments de frustration.

Nous avons notamment demandé à la Bibliothèque du Parlement de nous fournir des données comparatives sur la consommation énergétique par mille-voyageur, les taux de charge, les subventions par mille-voyageur, les coûts d'entretien par mille-voyageur pour les différents modes de transport en commun, ainsi que pour le transport automobile. Or, les renseignements fournis par la Bibliothèque du Parlement provenaient essentiellement du ministère des Transports; la plupart de ces renseignements étaient incomplets et manquaient de cohérence, provenant, dans la plupart des cas, de firmes telles que IBI Associates, qui fut chargée d'établir les plans de Mirabel, ou bien encore de firmes comme Voyageur Enterprises, qui avait témoigné devant le Comité.

Cela prouve que nous manquons de données techniques, quantitatives et statistiques sérieuses qui devraient, en principe, servir de base aux décisions prises par le comité des transports ferroviaires. Je voudrais donc savoir si vous disposez d'un budget de recherche et si ce manque de données posait effectivement un problème tant pour le comité des transports ferroviaires que pour la CCT. Dans l'affirmative, le Comité pourrait peut-être proposer qu'un crédit soit dégagé à cette fin.

Le président: Monsieur Heads.

[Texte]

Mr. Heads: I think that I can respond to your question, Mr. Siddon, in respect of information. The Canadian Transport Commission, as I mentioned in an earlier response, has a research branch. It is a very highly qualified and well respected research branch, and most interestingly practically all of its product goes out into the public arena. It is not researching in secret. It is producing all its reports for public consumption.

The research branch circulates once or twice a year a list of all the reports which it has on file, and which it has produced. These are available at the moment free of charge, although the Auditor General has been suggesting that we should charge for these. These reports are available free of charge on request. If you wish to be on the research branch mailing list, every time a new publication comes up, they advise you of it, and you can then fill in a form and ask to have a copy of it. I would think that if questions on a number of the areas that you have just outlined had been addressed to the research branch of the Canadian Transport Commission, the information would have been available, and in fact it may already be in the public domain. In particular, the research branch also produces, every two years, a document called *Transport Review* which is a document of approximately three-quarters of an inch thick . . .

Mr. Forrestall: This was withheld from us.

Mr. Heads: Pardon?

Mr. Forrestall: It was withheld from us.

Mr. Siddon: Thank you very much, Mr. Chairman, I appreciate that information, and that kind offer, and I would presume then that if we were to request specific information of the quantitative nature I described, for making comparisons between different modes of transport, that the CTC research branch would be probably the best place to go.

A very important aspect of decisions made from time to time, such as those made last summer, is the socio-economic impact of such decisions on whole communities; on businesses, such as the tourist industry; on communities like Jasper and Blue River and Sherbrooke, and McAdam Junction and the whole of central New Brunswick. I am wondering if, in fact, the RTC would have been requested to prepare such background information as a build-up to decisions taken by the Cabinet on July 27.

• 1755

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. Heads: I am not aware of an explicit request, but the RTC of course has its decisions in the public domain and there is a considerable amount of socio-economic information in these. The research branch has reports covering much of this type of information also in the public domain.

I would take the liberty, if I may, Mr. Siddon, of arranging, hopefully tomorrow, for the research branch to send you a list of publications. Maybe I had better let you see the list before I put your name on the distribution list . . .

[Traduction]

M. Heads: Ainsi que je l'ai déjà expliqué, la Commission canadienne des transports dispose d'une direction de la recherche, dotée d'un personnel hautement qualifié. Tous les travaux de recherche effectués par la direction sont rendus publics; il n'est pas question d'en faire des secrets.

Une ou deux fois par an, la direction de la recherche distribue une liste des rapports qu'elle a établis. Jusqu'à présent, ces rapports ont pu être obtenus gratuitement, bien que le vérificateur général estime que nous devrions les facturer. Il suffit donc d'en faire la demande. Si vous vous faites inscrire sur la liste de distribution de la direction de la recherche, vous recevrez une liste de ses publications et vous pourrez commander celles qui vous intéressent. Aussi bien, je pense que si vous vous étiez adressés à la direction de la recherche de la CCT pour obtenir des renseignements sur les questions que vous venez d'évoquer, vous auriez obtenu satisfaction, car la plupart de ces données ont déjà été rendues publiques. Par ailleurs, la direction de la recherche publie tous les deux ans un document intitulé: «Revue des transports»; il s'agit d'un assez gros volume, d'une épaisseur de trois quarts de pouce . . .

M. Forrestall: On ne nous l'a pas communiqué.

M. Heads: Vous dites?

M. Forrestall: Ce document ne nous a pas été communiqué.

M. Siddon: Je présume que si nous avions, à l'avenir, besoin de ce genre de renseignements afin d'établir des comparaisons entre les différents modes de transport, nous devrions nous adresser à la direction de la recherche de la CCT.

Les retombées socio-économiques de décisions telles que celles prises l'été dernier en constituent un des aspects essentiels. Je pense notamment aux retombées sur le tourisme dans des endroits comme Jasper, Blue River, Sherbrooke, McAdam Junction, et tout le centre du Nouveau-Brunswick. Le Comité des transports ferroviaires a-t-il été invité à faire pareille étude socio-économique avant les décisions du 27 juillet dernier?

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Pas à ma connaissance, bien que le comité ait toujours fait état publiquement de ses positions. positions qui comportent, bien entendu, certains aspects socio-économiques. La direction de la recherche a, pour sa part, également effectué des études dans ce domaine.

Si vous le permettez, monsieur Siddon, je verrai à ce que la direction de la recherche vous fasse parvenir, dès demain, une liste de ses publications. Il serait peut-être préférable que vous puissiez la consulter avant que votre nom soit inscrit sur la liste de distribution.

[Text]

Mr. Siddon: I certainly have lots of mail coming . . .

The Chairman: I would like to suggest, Dr. Heads, that you send a copy of that list to the clerk of the committee so that it can be appended to the minutes of today's proceedings, if the committee agrees, so that it will be available to all members of the committee.

Mr. Heads: Certainly, Mr. Chairman.

Mr. Siddon: I appreciate that I am out of time, Mr. Chairman. I would like to grant Mr. McCain the opportunity to raise a question or two if possible. But I would have thought that if one was going to cancel an entire service between Winnipeg through Saskatoon and Edmonton and Blue River and a myriad of small communities, similarly in the case of the Atlantic cancellations, that the socio-economic consequences and the economic impact and the businesses and the people in those communities that rely on those services that were there for many, many years would have been something that the commission and the ministry would have analyzed very thoroughly; and, if we ever determine Mr. Chairman, that such analysis was in fact not carried out, then it is a tragic condemnation of the manner in which those decisions were made.

The Chairman: I think that comment falls in the same range as your original question—

Mr. Siddon: You note that there was not a question . . .

The Chairman: —and I do not think Dr. Heads would want to comment.

Mr. Forrestall: The CTC would never have allowed these cancellations—under no circumstances.

The Chairman: Mr. McCain, you have about three or four minutes. It is not a lot of time but . . .

Mr. McCain: Mr. Chairman, I want you to understand, and Dr. Heads and others of the commission, that what I want to say is not levelled at you or at the commission but rather at those responsible for the supervision of government business and Canadian public service.

There is not a stockholder in Canada who would hang onto stock of any company that did not have an audit out in three years. There is not a lending agency in Canada that would lend a nickel to any private enterprise that did not get its audit out in three years. I am not criticizing you, Doctor, please understand that. There is not a single person in the National Revenue Office who would give you any licence not to put your income tax return in in three years. They would have you behind bars.

I do not criticize Dr. Heads for this, but it surely was not unknown to the Minister of Transport that his branch was so overloaded with special assignments that it could not conduct an audit until three years after year-end. Unless I totally misunderstood the statement that the 1978-79 audit would not

[Translation]

M. Siddon: Je reçois en effet énormément de courrier.

Le président: Vous pourriez, monsieur Heads, faire parvenir un exemplaire de cette liste au greffier du Comité, qui la fera annexer au compte rendu de la réunion, ce qui permettrait à tous les membres du Comité de la consulter.

M. Heads: Certainement, monsieur le président.

M. Siddon: J'ai déjà peut-être épuisé mon temps de parole, monsieur le président, et je tiens à ce que M. McCain puisse, lui aussi, poser plusieurs questions. J'ose espérer qu'avant de décider de supprimer des trains de voyageurs entre Winnipeg, Saskatoon, Edmonton et Blue River et de nombreuses autres petites agglomérations, ainsi que de supprimer des trains de la région atlantique, on aura tenu compte des retombées socio-économiques de pareilles mesures pour les hommes d'affaires et les habitants de ces collectivités, qui utilisaient les trains depuis de nombreuses années. S'il se montre qu'une analyse détaillée de ce genre n'a pas été effectuée, cela ne fera que corroborer mon sentiment que la décision en question est mal fondée.

Le président: Je répéterai ce que j'ai déjà dit au sujet de vos précédentes interventions.

M. Siddon: Vous remarquerez que je n'ai pas posé de question . . .

Le président: Je présume que M. Heads n'a pas de commentaire à faire.

M. Forrestall: La CCT n'aurait jamais approuvé ces suppressions.

Le président: Et vous avez trois ou quatre minutes, monsieur McCain, ce qui n'est pas beaucoup.

M. McCain: Je tiens à préciser qu'il n'entre nullement dans mon propos de critiquer personnellement M. Heads ou les membres de la commission, ce que je dis s'adressant plutôt à ceux qui sont chargés de surveiller les activités du gouvernement et de la fonction publique.

Aucun actionnaire ne tolérerait que la vérification des livres comptables de la société dont il détient des actions se fasse avec un retard de trois ans. Pas une seule institution financière n'accepterait d'accorder le moindre prêt à une entreprise privée qui accuserait un retard de trois ans dans l'établissement de ses vérifications comptables. Croyez bien que ce n'est pas vous que je critique, monsieur Heads. Personne, au Canada, n'est autorisé à ne pas remplir de déclaration d'impôt sur le revenu pendant une période de trois ans. Toute personne qui essaierait de le faire se retrouverait derrière les barreaux.

Je suis sûr que le ministre des Transports savait que le service de la vérification était à tel point submergé de travail que ce retard de trois ans devenait inévitable. Si j'ai bien entendu que la vérification pour l'année 1978-1979 ne sera terminée qu'en 1982, ce que je viens de dire est vrai. Si je me trompe, je vous prie de m'excuser.

[Texte]

be available until 1982, then my statement is valid; if I misunderstood him, then I apologize.

I think this is one of the reasons why an awful lot of people in the House of Commons are somewhat skeptical of the increment of Crown corporations and Crown administrations which we see rising up out of this present program that we have put before us in oil and other aspects of our daily lives.

Now, the VIA thing is, I hope, not entirely a fait accompli; but we have also had some very serious impacts upon communities in Canada by rail freight line abandonment as well as passenger abandonment. The accusation has been made that the railroad companies have designed schedules and services to get themselves out of passenger service. Whether that is justified or not, I sincerely believe it to be the case, because some schedules were absolutely contradictory to the passenger service required—not so much under VIA, because they had been scrubbed anyway before VIA came into place, but the schedules were so designed as to be of little use to the travelling public and then later dropped.

• 1800

In the rail freight abandonment we have experienced to date, I think we can foresee that there are lines, one of which runs through my community, in which the service is being downgraded to the degree that there is going to be, perhaps in the minds of the company, justification to apply for rail line abandonment completely, now that passenger has gone and freight is declining. Do you have anywhere in the CTC the ability to examine the historic use of the line, the potential business of the line, and the impact upon the railroad cashflow—I am not saying profit, but the cashflow—which accrues to a company that may leave it short of a profit? Do you have any control or any capability to assess a particular line before you make a ruling in favour of rail line abandonment? When the passenger service was deleted in the CPR from Edmundston to Saint John, it was contributing a cashflow to the railroad by virtue of the maintenance account charged to the passenger line. There actually was cashflow to the CPR, according to the statistics they submitted to your hearing in Woodstock; I forget in what year. Are you in a position to appraise the pursuit of business by the railroad prior to its abandonment of further lines? I think the business is on some lines if the railroads were going out to get it.

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. Heads: Thank you, Mr. McCain. I would like to respond to your first question, on the delay in the audits, and I am going to ask my colleague, Mr. Thompson, to respond to your second question on exactly what we do on a rail line abandonment and exactly what data we collect, if that is acceptable to you.

Mr. McCain: I accept your earlier statement on the late audits. You gave a good explanation of that earlier, and that is quite acceptable, except that I am not criticizing you; I am

[Traduction]

C'est d'ailleurs la raison pour laquelle bon nombre de députés éprouvent un sentiment de scepticisme devant la multiplication des sociétés de la Couronne, dans le secteur énergétique particulièrement, et ailleurs.

J'espère, en ce qui concerne VIA Rail, qu'il ne s'agit pas vraiment d'un fait accompli. D'ailleurs, la suppression de trains de marchandises, tout comme celle des trains de voyageurs, a également eu des incidences très graves pour de nombreuses collectivités de notre pays. On accuse d'ailleurs les compagnies de chemins de fer d'avoir établi exprès des horaires, pour pouvoir justifier par la suite l'abandon de certaines lignes. Je pense, pour ma part, que c'est vrai car certains horaires ne tenaient aucun compte des besoins des voyageurs. Je pense non pas tellement à VIA Rail, mais à d'autres lignes dont les horaires étaient établis de façon à décourager un nombre maximum de voyageurs, si bien que ces lignes furent par la suite abandonnées.

Pour ce qui est des trains de marchandises, et je pense très particulièrement à un train qui traverse justement la ville que je représente, la qualité des services a été réduite au point où la compagnie ferroviaire pourra par la suite prétendre que la ligne pourrait être aussi bien abandonnée, le train de voyageurs l'ayant déjà été. La CCT est-elle à même de faire une étude sur l'utilisation passée des lignes de chemins de fer dans cette région, sur leur potentiel futur et sur les répercussions de pareilles décisions en ce qui concerne les liquidités de la compagnie de chemins de fer par opposition à leurs bénéfices? Êtes-vous à même de faire pareille étude avant de décider d'abandonner telle ou telle ligne de chemins de fer? Au moment où il fut décidé d'abandonner le train de voyageurs du CP allant d'Edmundston à Saint-Jean, cette ligne contribuait aux liquidités de la compagnie, grâce notamment aux factures d'entretien. D'après les statistiques soumises par le CP au cours des audiences de Woodstock, dont je ne me souviens plus de l'année exacte, cette ligne contribuait effectivement aux rentrées de la compagnie ferroviaire. Êtes-vous à même de faire le point sur la façon dont les compagnies de chemins de fer fonctionnent avant qu'elles ne décident d'abandonner telle ou telle ligne? Je suis convaincu, pour ma part, que ce n'est pas les affaires qui manquent, et qu'il suffit de les rechercher activement.

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Je commencerai par votre première question, relative au retard apporté dans les vérifications. Pour ce qui est de l'abandon de lignes de chemins de fer, je demanderai à M. Thompson de vous répondre.

M. McCain: Ce que vous avez dit, plutôt, concernant le retard de la vérification est tout à fait satisfaisant. D'ailleurs,

[Text]

criticizing the minister and his department for letting it get that way.

Mr. Heads: I feel that I would like to comment briefly on this, Mr. McCain—

The Chairman: Go ahead, Mr. Heads.

Mr. Heads: —because I think the implied criticism of the minister is somewhat unjustified.

Let me try to explain the problem of time lags. At the end of 1979, when 1979 was finished and the railways had finished doing business—it takes them several months to collect their final figures on revenue, their final figures on costs, and so forth. Then they produce their reports for the year 1979 some time after the end of the year.

I apologize to you, Mr. McCain, for commencing with such a low-key explanation, because I realize that is not necessary.

If we were doing an audit of that type, an audit of financial probity, as it were, I think the delays we are talking about would be absolutely unconscionable. But the audit we are conducting is not quite of that nature. We are taking the figures of revenue, the figures of costs, and the figures of output units, and on a number of these costing exercises we are trying to disentangle the common cost, where part of the cost relates to branchlines, part to passenger services, part to other matters. It is not a straight accountancy matter. It is a costing technique, using regression analysis quite extensively.

The problem is that we do not have that data until the railways have closed their books. What I am saying is that if we had completed what we call our audit of 1979 by the end of 1980, we would be completely up to date, in just the same way as we have explained, in the booklet developed by Mr. Nasi, that if we had completed the audit of 1983 by the end of 1984, we would be completely up to date. So I just wanted to make the point that the type of audit we are conducting is not quite the same as you would have in the private sector and there are good reasons why we are running a year late.

• 1805

Now, in the case of 1979, having listened to what I have said, you can respond in that case, if I am up to date I should have the audit completed by the end of 1980, and that is quite right. In fact, I am saying it is not going to be completed until March 1982. So, in other words, we do have a backlog of 15 months. I am just explaining that it is a backlog of 15 months and not of 2 years and 3 months as might otherwise appear.

I believe I have given an explanation of how this backlog occurred. I am not very proud of the fact that it occurred but I can assure you that we are doing our utmost to ensure that this backlog is cleared up and also that we are succeeding. But even after we have finally succeeded, the earliest time we could have for 1979 would be the end of 1980. I just wanted to make that clear, Mr. McCain, that although we were sinning, we are not sinning quite as extensively as someone might have

[Translation]

ce n'est pas à vous que j'adressais mes critiques, mais au ministre responsable de la situation.

M. Heads: Je voudrais dire un mot à ce sujet.

Le président: Allez-y.

M. Heads: Je trouve que les critiques que vous adressez au ministre sont non fondées.

Je vais essayer de vous expliquer les raisons de ces retards. Lorsqu'en 1979, les compagnies de chemins de fer ont supprimé certaines lignes, il leur a fallu plusieurs mois pour établir les chiffres définitifs des recettes, des coûts, etc. Les rapports pour l'année 1979 ne sortent qu'après la fin de l'année.

Vous m'excuserez, monsieur McCain, de mon explication, qui peut vous paraître quelque peu simpliste.

Si notre vérification avait pour but d'établir l'honnêteté financière, si je peux m'exprimer ainsi, les retards auraient été tout à fait inadmissibles. Or, ce n'est pas du tout de cela qu'il s'agit. A partir des chiffres des recettes, des coûts et de la production unitaire, nous cherchons à séparer les coûts imputables aux lignes secondaires, aux trains de voyageurs ou à d'autres services. Il ne s'agit donc pas d'un travail comptable à proprement parler, mais plutôt d'une vérification de la fixation des coûts, faisant largement appel à la technique des analyses de régression.

Or, il faut que les compagnies de chemins de fer aient clôturé leurs livres comptables avant que nous ne puissions avoir ces données. Donc, si nous avions terminé en 1980 nos travaux de vérification pour l'année 1979, nous aurions été tout à fait à jour, tout comme nous serions à jour si, en 1984, nous avions terminé la vérification pour 1983, comme cela est expliqué dans la brochure rédigée par M. Nasi. Je tenais donc simplement à vous faire remarquer que nos travaux de vérification ne sont pas identiques à ceux que l'on effectue dans le secteur privé et qu'un retard d'un an, pour nous, est tout à fait justifié.

Ayant écouté ce que je viens de dire, vous allez répondre qu'à ce moment-là, si mes travaux sont à jour, la vérification pour l'année 1979 devrait être terminée pour la fin de l'année 1980; vous avez entièrement raison. Malheureusement, cette vérification ne sera pas prête avant le mois de mars 1982. Autrement dit, nous avons un retard de 15 mois. J'essaie simplement d'expliquer qu'il s'agit d'un retard de 15 mois, et non pas de 2 ans et 3 mois, comme on pourrait le croire.

Je crois vous avoir expliqué comment ce retard a eu lieu. Je ne suis pas très fier de ce retard, mais je puis vous assurer que nous faisons notre possible pour l'éliminer, et que nous réussissons. Mais même lorsque nous aurons enfin réussi, nous ne pourrons produire la vérification pour l'année 1979 avant la fin de l'année 1980. Je voulais faire comprendre, monsieur McCain, que, bien que nous soyons dans le tort, nous ne sommes pas autant dans le tort que certains pourraient le

[Texte]

thought, and I do not believe that this delay could be laid at the door of our minister. I think if you wish to lay it at anyone's door it must be laid at my door.

On the second matter, the rail line abandonment, may Mr. Thompson speak to it?

The Chairman: Mr. Thompson, surely.

Mr. K.W. Thompson (Senior Counsel, Canadian Transport Commission): Thank you, Mr. Chairman. Your question was what safeguards does the Canadian Transport Commission insist upon before allowing the discontinuance of a branchline.

Mr. McCain: I think it went a little farther than that. I think I stated it looked as if it were intentional that certain passenger services were neglected. I think it appears now to be intentional that certain rail lines will be abandoned on the same basis because of lack of service. Now, are you in a position, in view of the historic charge at least against the railroads, to assess to what degree service has been reduced, to what extent that has reduced the railroad revenue, and can they be challenged to go and pursue the business as historically they used to do 15 years ago, 20 years ago?

The business is still on many of these lines but they are not being competitive. What checks can you inject to be sure that they are competitive and have in fact properly sought business?

Mr. K.W. Thompson: Before a branchline is abandoned, it is necessary for the railway company to apply to the commission. In 1976, Parliament structured the law in such a way that in order to get any subsidy for an office on branchlines, the railway company had to apply to the Canadian Transport Commission for abandonment and at the same time set out its financial record on that particular piece of track.

Now we have a policy of having hearings before branchlines are abandoned, except in cases where there has been such clear abandonment of the line by users that the line is actually of no public interest and although notice is given of what is intended to be done there is no public response. We have had a few of those in western Canada.

However, the great bulk of branchline cases result in a hearing before there is any abandonment. At that hearing, all persons who wish may come forward, and notice is given on a very broad basis, and they can testify that they have offered traffic but the railway company has not been very responsive to carrying it.

Your question is timely because just last week in the Federal Court of Canada in Quebec City, the court heard an appeal by CN against a decision of the Canadian Transport Commission involving the Témiscouata line, in which the Canadian Transport Commission, after a hearing, concluded that the CNR had conducted its affairs and arranged its business in such a way that actually led to a decline in the business of the line. The commission ordered CNR to spend whatever funds were

[Traduction]

croire; de plus, je ne crois pas qu'on puisse imputer ce retard au ministre. Je crois que si vous voulez trouver un coupable, ce serait moi.

Quant à la deuxième question, celle de l'abandon de lignes ferroviaires, est-ce que M. Thompson pourrait répondre?

Le président: Bien sûr; monsieur Thompson.

M. K.W. Thompson (conseiller principal, Commission canadienne des transports): Merci, monsieur le président. Vous avez demandé quelles garanties exige la Commission canadienne des transports avant de permettre l'abandon d'un embranchement.

M. McCain: Je crois que c'était un peu plus que cela. Je crois avoir dit que certains services voyageurs semblaient avoir été négligés par exprès. Je crois qu'il semble maintenant que certaines voies ferroviaires seront abandonnées par exprès pour la même raison, soit un manque de service. Pouvez-vous évaluer, dans le cadre du rôle historique des chemins de fer, dans quelle mesure le service a été réduit, dans quelle mesure cela a entraîné une réduction dans les recettes des chemins de fer, et si on peut pousser les chemins de fer à aller chercher des clients, comme ils le faisaient il y a 15 ou 20 ans?

Beaucoup de ces voies ont encore des clients éventuels, mais le service n'est pas concurrentiel. Quelle vérification pouvez-vous faire pour vous assurer que les chemins de fer sont concurrentiels et ont, effectivement, cherché à attirer des clients?

M. K.W. Thompson: Avant d'abandonner un embranchement, la compagnie de chemins de fer doit faire une demande auprès de la commission. En 1976, le Parlement a formulé la loi de telle façon que, pour obtenir une subvention pour un embranchement, la société de chemins de fer est obligée de faire une demande d'abandon auprès de la Commission canadienne des transports, et doit en même temps présenter sa performance financière pour la section de voies en question.

Notre politique prévoit des audiences avant tout abandon d'embranchement, sauf dans les cas où il est tellement évident que les usagers de la voie l'ont abandonnée, qu'elle n'est plus d'aucune utilité publique; bien qu'on publie un avis de ce qu'on prévoit faire, il n'y a pas de réaction du public. Nous avons eu quelques cas de ce genre dans l'Ouest du Canada.

Dans la plupart des cas, toutefois, les embranchements font l'objet d'une audience avant tout abandon. Nous publions l'avis d'audience, et tous ceux qui le veulent peuvent venir témoigner qu'ils ont à se servir de cette voie, mais que la compagnie de chemins de fer ne s'est pas montrée très pressée.

Votre question est opportune. La semaine dernière, la Cour fédérale du Canada, à Québec, a entendu un appel interjeté par le CN contre une décision de la Commission canadienne des transports au sujet de la ligne du Témiscouata. Selon cette décision, la Commission canadienne des transports avait conclu, à la suite d'une audience, que les Chemins de fer nationaux du Canada s'étaient arrangés pour causer une diminution du trafic sur la ligne. La commission a ordonné que les

[Text]

necessary to modify the line and to do all things necessary to canvass the business which people came forward and said was there. Now, there has been a question of law raised and we are waiting for the court's decision.

So, yes, the Canadian Transport Commission is most sensitive to the possibility that, for whatever reason, a railway company will have arranged its affairs so as to set up an economic decline on the line.

• 1810

The Chairman: Thank you very much, Mr. Thompson.

Mr. McCain: Thank you. That is a very encouraging response.

The Chairman: Indeed it was. Thank you, Mr. McCain.

I want at this time to thank . . .

Mr. Nowlan: Just before you thank everyone, I just want to add one thing, Mr. Chairman, again in line with what you are going to say.

We did not really have that many, as Mr. Bockstael mentioned, questions on the brief that the Rail Economic Analysis Branch of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission produced for the committee on VIA costing procedures. I just want to say perhaps it is because we may not fully understand it all. But I really want to thank those who prepared it. We only had it about two or three days before this hearing. I want to thank those who prepared it because it is certainly going to be the subject of certain questions, perhaps by letter, because it is quite detailed. It certainly was very beneficial to me and, I think, other members of the committee, once we peruse it. But we did not examine it as closely as perhaps we should have because there were so many other areas of interest. But I do not want to let it go unnoticed. That is the type of thing I think a committee should get.

The Chairman: I think that is a point well made, Mr. Nowlan. Mr. Nasi, you can ask for your raise now.

Mr. Nowlan: Yes.

The Chairman: I want to thank Dr. Heads and all his associates who are here today. I think, sir, that you are a very forthright and very competent witness, and I think you have been of great assistance to the committee—you and your officials. Thank you very much, sir.

I wish we had more time to go into more detail. We have a few political questions still unanswered, but the opportunity for that will come with a different witness. Thank you again, sir.

The committee is adjourned.

[Translation]

Chemins de fer nationaux du Canada dépensent tous les fonds nécessaires pour modifier la ligne et fassent tout ce qui était nécessaire pour attirer le trafic, qui, selon le public, existait. C'est maintenant une question judiciaire, et nous attendons le jugement du tribunal.

Donc, la Commission canadienne des transports est entièrement consciente de la possibilité qu'une société de chemins de fer, pour quelque raison que ce soit, s'arrange pour provoquer le déclin économique de telle ou telle ligne.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Thompson.

M. McCain: Merci. Votre réponse est très encourageante.

Le président: Effectivement. Merci, monsieur McCain.

Je voudrais maintenant remercier . . .

M. Nowlan: Avant que vous ne remerciez tout le monde, monsieur le président, je voudrais ajouter quelque chose qui cadre bien avec ce que vous allez dire.

Comme M. Bockstael l'a dit, nous n'avons pas eu beaucoup de questions sur le mémoire produit par la Direction de l'analyse économique des chemins de fer du Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports à l'intention du Comité s'occupant des procédures d'analyse du prix de revient de VIA. Je veux toutefois remercier ceux qui l'ont préparé. Nous n'en avons entendu parler que deux ou trois jours avant cette audience. Je voudrais en remercier les rédacteurs; étant donné qu'il est très détaillé, il fera certainement l'objet de certaines questions, peut-être par écrit. Il est certain que ce mémoire m'a beaucoup aidé, et qu'il aidera également d'autres membres du Comité dès qu'ils auront le temps de le lire. Nous ne l'avons pas étudié d'une façon aussi détaillée que nous aurions peut-être dû, étant donné qu'il y avait beaucoup d'autres sujets qui nous intéressaient. Mais je ne voudrais pas que ce mémoire passe inaperçu. Je crois que c'est le genre de document qu'un comité devrait recevoir.

Le président: Très bien dit, monsieur Nowlan. Monsieur Nasi, vous pouvez maintenant demander une augmentation.

M. Nowlan: En effet.

Le président: Je voudrais remercier M. Heads ainsi que tous ses collaborateurs ici présents. Monsieur, vous êtes un témoin très franc et très compétent, et je crois que vous avez beaucoup aidé le Comité, ainsi que vos collaborateurs. Merci beaucoup, monsieur.

Il est dommage que nous n'ayons pas le temps d'entrer plus dans les détails. Certaines de nos questions politiques n'ont toujours pas eu de réponse, mais nous aurons l'occasion d'y revenir avec un autre témoin. Encore une fois, monsieur, je vous remercie.

La séance est levée.

[Texte]

Our next meeting is at 9.30 a.m., Thursday, December 3.

The meeting is adjourned to the call of the Chair.

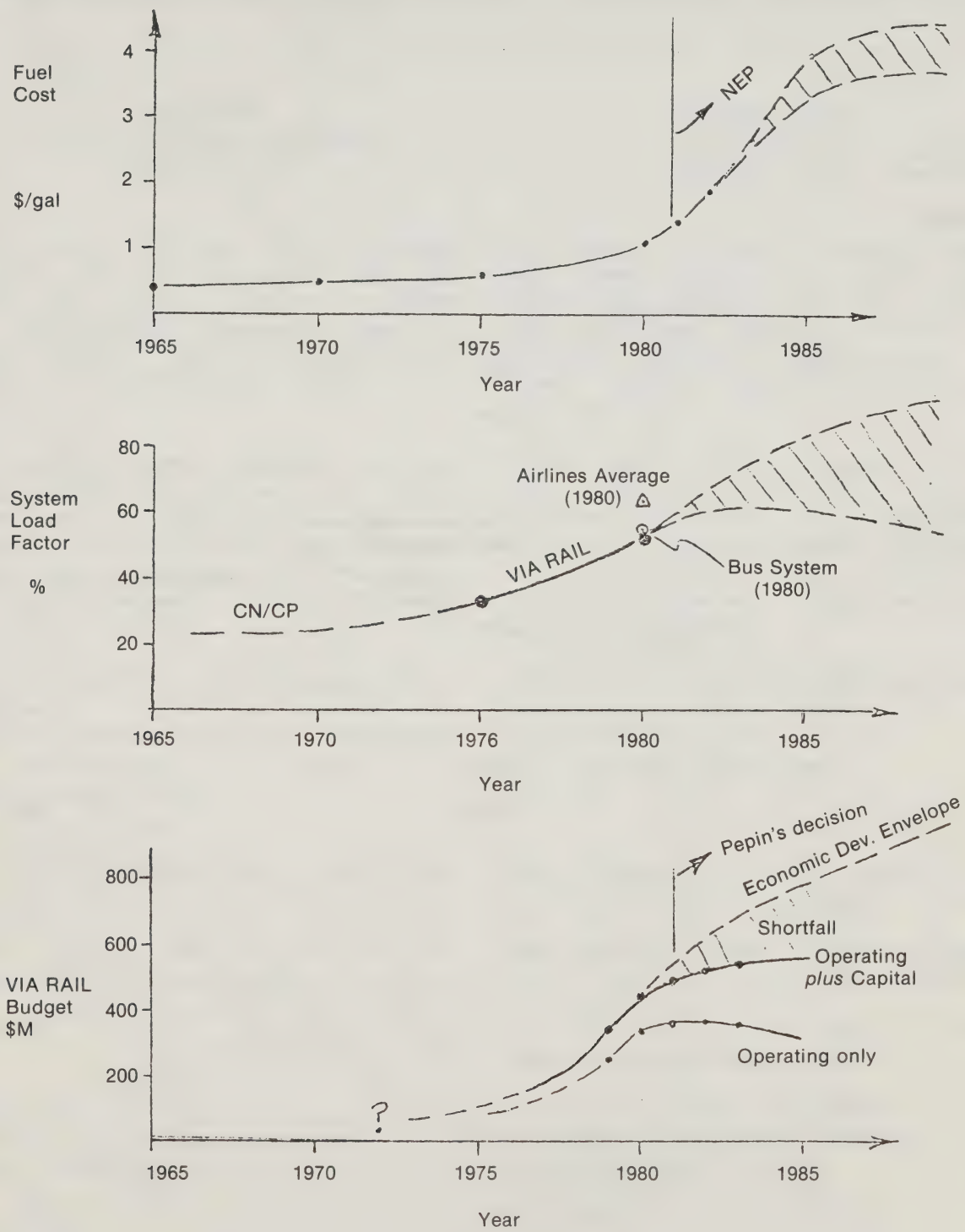
[Traduction]

Notre prochaine réunion aura lieu le mardi 3 décembre à 9h30.

La séance est levée.

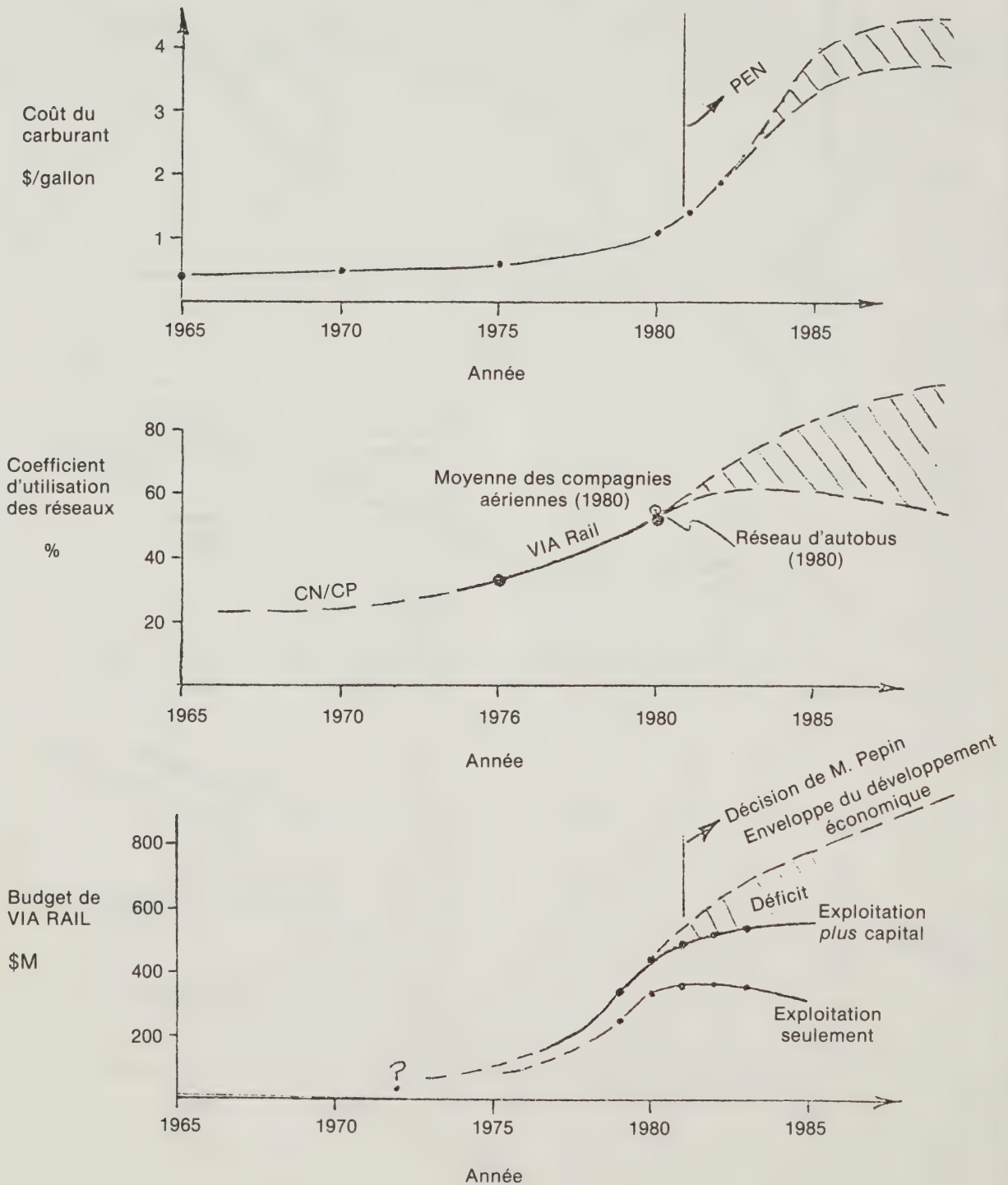
APPENDIX "TRPT-18"

TREND LINE COMPARISONS — TRANSPORTATION VARIABLES



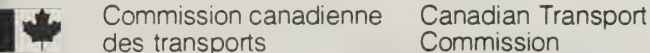
APPENDICE «TRPT-18»

COMPARAISON DES TENDANCES — VARIABLES RELATIVES AUX TRANSPORTS



APPENDIX "TRPT-19"

APPENDICE «TRPT-19»



RAPPORTS
DIRECTION DE LA RECHERCHE
Décembre 1981

RESEARCH BRANCH
REPORTS
December 1981

Tous les rapports de recherche publics ont été regroupés sur une liste par numéro de rapport et année de publication, commençant par le plus récent. Les autres publications sont classées par année.

All public research reports issued have been listed by their report number and publication date starting with the most recent. Various un-numbered research publications are also listed under the year of publication.

La plupart des rapports anciens sont épuisés et portent cette mention sur la liste. Comme ils ne seront pas réimprimés, nous suggérons aux intéressés de s'adresser aux bibliothèques. Ceux qui portent la mention ASC sont disponibles au:

Older reports which are out of print are marked accordingly. As they will not be reprinted, we suggest that interested readers consult libraries, many of which stock copies for reference purposes. Those marked DSS are available from:

Centre d'édition du gouvernement du
Canada
Approvisionnements et Services Canada
45, Sacré-Coeur
Hull (Québec) Canada
K1A 0S9

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
45, Sacré-Coeur
Hull (Québec) Canada
K1A 0S9

La Direction maintient sur une liste informatisée le nom de ses lecteurs réguliers qui reçoivent un avis lors de la parution de nouvelles publications. Si ce service vous intéresse, ou pour toute demande de publications, veuillez communiquer avec la:

The Research Branch maintains a computerized mailing list of readers. If you are interested in our publications, please contact us and we will send you notification of all releases.

Reports are available from:

Commission canadienne des transports
Services d'informatique et de
publication
15, Eddy, 1530
Ottawa/Hull
K1A 0N9

Canadian Transport Commission
Information Processing Services
15 Eddy, 1530
Ottawa/Hull
K1A 0N9

1981

- 40-81-01 Services aériens locaux dans le nord du Canada 1970, 1975, 1978.
Local Air Services in Canada's North 1970, 1975, 1978.
- 10-81-02 Impact of Rail Rationalization Proposals on the Net Income Position of the Grain Producer in Saskatchewan.
Répercussions des propositions de rationalisation des chemins de fer sur le revenu net des céréaliculteurs de la Saskatchewan.
- 30-81-03 Hudson's Bay Railway Interchange Study.
Étude sur la liaison offerte par la Hudson's Bay Railway.
- 40-81-04 The Basic Economies of Air Carrier Operations.
Principes économiques liés au transport aérien.
- 30-81-05 The Market Potential for Canadian - Registered Vessels Capable of Carrying Both Great Lakes and Ocean Cargoes.
Marchés offerts aux navires d'immatriculation canadienne pouvant transporter des cargaisons sur les Grands Lacs et par mer.
- 30-81-06 Incremental Cost Implications of an Off-track Elevator at Valleyview.
Portée de l'accroissement du coût lié à la construction d'un élévateur hors-voie à Valleyview.
- A Guide for the Canadian Air Traveller, Second ed.
Transport aérien guide du voyageur canadien, deuxième ed.
- Report of the Inquiry Respecting Intercity Bus Service for the Disabled in Newfoundland.
Rapport de l'enquête sur le service interurbain d'autocar fourni aux handicapés de Terre-Neuve.

Research Seminar Series, Fall 1980.
Série de séminaires de recherche, Printemps
1980.

Research Seminar Series, Spring 1981.
Série de séminaires de recherche, Printemps
1981.

1980

- 10-80-01 Economic Feasibility of Off-Track Elevators.
Praticabilité économique des élévateurs hors-voie.
- 20-80-02 A Glossary for the Canadian Air Travel Industry.
Glossaire de l'industrie du transport aérien au Canada.
- 10-80-03E Canadian For-Hire Trucking and the Effects of Regulation: A Cost Structure Analysis.
- 10-80-03F L'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui et les effets de la réglementation: Une analyse de la structure des coûts.
- 40-80-04 Transborder Air Courier Services.
Services aériens de courrier transfrontières.
- 20-80-05 Cost and Capital Characteristics of the Canadian Trucking Industry.
Caractéristiques des coûts et des capitaux de l'industrie canadienne du camionnage.
- 10-80-06E Economies of Scale in the Airline Industry.
- 10-80-06F Économies d'échelle dans l'industrie du transport aérien.
- 40-80-07 Effects of Regulation on the Canadian Intercity Bus Industry.
L'industrie canadienne du transport interurbain par autocar et les effets de la réglementation.
- 20-80-08 Roadside Measurement of Road Cargo Flows in Peru.
Mesure du volume de marchandises transportées par camion au Pérou.
- 10-80-09F Le transport du bois dans le secteur nord-ouest du Québec.
- 10-80-09E Wood Transport in Northwestern Québec.

- 10-80-10E Intermodal Transportation for Containers and Trailers: An Exploratory Study.
- 10-80-10F Système de transport multimodal de conteneurs et de remorques.
- 20-80-11E Liability for the Carriage of Passengers by Water in Canada.
- 20-80-11F Responsabilité à l'égard des passagers transportés par voie d'eau au Canada.
- 40-80-12E An assessment of the Effectiveness of Restrictions on Low Priced Air Fares.
- 40-80-12F Une évaluation de l'efficacité des restrictions sur les tarifs aériens réduits.
- 40-80-13E Local Service Air Carriers Providing Unit Toll Services in Southern Canada: 1972-1978.
- 40-80-13F Services aériens locaux à taux unitaires dans le sud du Canada: 1972-1978.
- 40-80-14E A Review of Low Priced Air Fares: 1979.
- 40-80-14F Une revue des tarifs aériens réduits: 1979.

A Guide for the Canadian Air Traveller.
Transport aérien guide du voyageur canadien.

Public Meeting on Problems of the Handicapped with Regard to Public Transportation Under Federal Jurisdiction: Summary of Proceedings.

Assemblée publique concernant les problèmes des handicapés face aux services de transport en commun de compétence fédérale: Compte rendu des discussions.

Research Seminar Series, Fall 1979/Spring 1980.

Série de séminaires de recherche, Automne 1979/Printemps 1980.

RAPPORTS DE RECHERCHE
À LA DISPOSITION DU PUBLIC

RESEARCH REPORTS AVAILABLE
TO THE GENERAL PUBLIC

Décembre 1980

December 1980

REPORT NO./
N° DE RAPPORT

TITLE/
TITRE

- | | |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 00-76-01 | <u>A Study of the Economic Implications of the International Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences;</u>
February '76. |
| 00-76-01F | <u>Étude des répercussions économiques de la convention internationale relative à un Code de conduite des conférences maritimes;</u>
février '76. |
| 00-76-02 | <u>Insurance and Liability Systems in International Multi-modal Transportation;</u>
March '76. |
| 00-76-02F | <u>Régimes d'assurance et systèmes de responsabilité pour le transport multimodal international;</u>
mars '76. |
| 00-76-03 | <u>A Study of Pricing and Subsidy in Air and Rail Passenger Transport;</u>
April '76. |
| 00-76-03F | <u>Tarification et subventions dans le transport aérien et ferroviaire des voyageurs;</u>
avril '76. |
| 00-76-04 | <u>Intercity Passenger Transport in Canada: A Review of Existing Systems;</u>
February '76. |
| 00-76-04F | <u>Le transport interurbain des voyageurs au Canada - Une analyse des réseaux actuels;</u>
février '76. |
| 00-76-05 | <u>Intercity Passenger Transport in Canada: Predicting the Consequences of Alternative Pricing and Network Strategies;</u>
March '76. |
| 00-76-05F | <u>Les transports passagers interurbains au Canada - Analyse des conséquences des divers modes de fixation des prix et des différentes stratégies de réseau;</u>
mars '76. |

- 00-76-06 Transportation Factors and the Canadian Live-
stock and Meat Industries;
February '76.
- 00-76-07 Local Air Service Carriers' Policy -
Exploration of Policy Options;
January '76.
- 00-76-07F Politique relative aux transporteurs aériens
de service local - Exploitation des options de
politique;
janvier '76.
- 00-76-08 Waybill Analysis. Carload All-Rail Traffic,
1974;
April '76. Available from D.S.S.
- 00-76-08F Analyse des bordereaux d'expédition. Le
trafic-wagons entièrement ferroviaire, 1974;
avril '76. Disponible du ASC.
- 00-76-09 Prairie Grain Handling and Transportation
Background Data (S.W. Manitoba);
February '76.
- 00-76-10 Prairie Grain Handling and Transportation
Background Data (W.C. Manitoba);
February '76.
- 00-76-11 Prairie Grain Handling and Transportation
Background Data (S.W. Saskatchewan);
February '76.
- 00-76-12 Prairie Grain Handling and Transportation
Background Data (S.C. Alberta);
February '76.
- 00-76-13 Prairie Grain Handling and Transportation
Background Data (C. Saskatchewan);
February '76.
- 00-76-14 Prairie Grain Handling and Transportation
Background Data (S.E. Manitoba);
February '76.
- 00-76-15 Prairie Grain Handling and Transportation
Background Data (W.C. Saskatchewan, E.C.
Alberta);
March '76.

- 00-76-16 Prairie Grain Handling and Transportation
Background Data (S. Alberta);
March '76.
- 00-76-17 Prairie Grain Handling and Transportation
Background Data (N.E. Saskatchewan);
January '76.
- 00-76-18 Pricing and Subsidies of Air and Rail
Passenger Transport. A Summary;
March '76.
- 00-76-18F Tarifs et subventions du transport de
passagers par air et par chemin de fer.
Résumé du rapport;
mars '76.
- 00-76-19 Prairie Grain Handling and Transportation
Background Data (N. Manitoba);
March '76.
- 00-76-20 Prairie Grain Handling and Transportation
Background Data (N.C. Alberta);
March '76.
- 00-76-21 Prairie Grain Handling and Transportation
Background Data (E.C. Saskatchewan);
March '76.
- 00-76-22 Grain Handling and Transportation Background
Data Books. The Delivery Point and
Subdivision Cross-Reference Index;
July '76.
- 00-76-22F Données de base sur la manutention et le
transport des céréales dans les Prairies -
Index des points de livraison et des
circonscriptions;
juillet '76.
- 00-76-23 Transport Regulation: Review of Selected
Foreign Approaches;
May '76.
- 00-76-23F Examen de la réglementation des transports
dans certains pays;
mai '76.
- 00-76-24 Report on Modelling the Demand for Freight
Transport;
July '76.

- 00-76-25 Transport Subsidies and Regional Redistribution Policy;
December '76.
- 00-76-25F Subventions au transport et politique de redistribution régionale;
décembre '76.
- 00-76-26 Waybill Analysis. Carload All Rail Traffic: 1975;
December '76. Available from D.S.S.
- 00-76-26F Analyse des bordereaux d'expédition. Le trafic-wagons entièrement ferroviaire: 1975;
décembre '76. Disponible du ASC.
- 00-76-27 Commodity Flow Analysis - 1974 Canadian Carload All-Rail Traffic. Reference Paper No. 1.2;
1976 Available from D.S.S.
- 00-76-27F Analyse du volume des denrées - 1974 Trafic canadien par rail-wagon complet. Document de référence N° 1.2;
1976. Disponible du ASC.
- 00-76-28 Transportation & the Capital Markets;
April '76.
- 00-76-29 Transportation Capital Expenditure Forecasts;
March '76.
- 00-76-29F Prévisions des dépenses d'équipement dans les industries de transport;
mars '76.
- 60-77-01a Prairie Air Service Operations, Dauphin-Brandon-Yorkton, Volume 1;
February '77.
- 60-77-01aF Exploitation des services aériens dans les Prairies - Dauphin Brandon Yorkton, Volume 1: exposé descriptif.
février '77.
- 60-77-01b Prairie Air Service Operations, Dauphin-Brandon-Yorkton, Volume 2;
February '77.

- 60-77-01bF Exploitation des services aériens dans les Prairies - Dauphin Brandon Yorkton, Volume 2: figures et tableaux.
février '77.
- 40-77-02 Regional Air Carrier Study;
September '77.
- 40-77-02F Étude des transporteurs aériens régionaux;
septembre '77.
- 10-77-03 Transportation Factors and the Canadian Live-stock and Meat Industries: An Updated Summary;
September '77.
- 10-77-03F Les facteurs du transport et l'industrie canadienne du bétail et de la viande - Une mise à jour résumée;
septembre '77.
- 10-77-04 A Theoretical Examination of Inflation Indexing with Reference to the Regulated Firm;
October '77.
- 10-77-04F L'indexation et la société réglementée - Une étude théorique;
octobre '77.
- 10-77-05 Isolated Communities. Digest of Transportation, Social and Economic Data;
September '77.
- 10-77-05F Résumé des données socio-économiques et du transport relatives aux communautés isolées;
septembre '77.
- 10-77-06 The Cost of Capital for Regulated Firms: Background Issues;
September '77.
- 10-77-06F Le coût des immobilisations pour les entreprises réglementées - Questions fondamentales;
septembre '77.
- 20-77-07 Prince Edward Island: Transportation Statistics;
October '77.
- 20-77-07F Île-du-Prince-Édouard - Statistiques de transport;
octobre '77.

- 70-77-09 Commodity Flow Analysis: 1974 Carload
All-Rail Traffic Between Canada and the United
States. Reference Paper No. 3.1;
October '77. Available from D.S.S.
- 70-77-09F Analyse du volume des denrées. 1974 Trafic
entièrement ferroviaire par wagons complets
entre le Canada et les États-Unis, Document de
référence N^o. 3.1;
octobre '77. Disponible du ASC.
- 70-77-10 Commodity Flow Analysis: 1975 Canadian
Carload All-Rail Traffic, Reference Paper
No. 1.3;
October '77. Available from D.S.S.
- 70-77-10F Analyse du volume des denrées: 1975 Trafic
canadien par rail-wagon complet. Document de
référence N^o. 1.3;
octobre '77. Disponible du ASC.
- 50-77-11 Readership Survey;
December '77.
- 50-77-11F Sondage des lecteurs;
décembre '77.
- 10-77-12 Waybill Analysis 1976 - Carload All Rail
Traffic;
December '76. Available from D.S.S.
- 10-77-12F Analyse des bordereaux d'expédition. Le
trafic-wagons entièrement ferroviaire. 1976;
décembre '76. Disponible du ASC.
- 10-77-13 Research Seminar Series;
Fall '77.
- 10-77-13F Série de séminaires de recherche;
automne '77.
- 20-78-01 Unit Values of Commodities Moving in Canadian
Overseas Trade;
February '78.
- 20-78-01F Valeurs unitaires des produits entrant dans le
commerce du Canada avec les pays d'outremer;
février '78.
- 60-78-02 Research Seminar Series;
Spring '78.

- 60-78-02F Série de séminaires de recherche;
printemps '78.
- 10-78-03 A Productivity Study of the Canadian Airline
Industry;
March '78.
- 10-78-03F Étude sur la productivité de l'industrie du
transport aérien;
mars '78.
- 30-78-04 A Study of Factors Affecting the Marketing and
Transportation of Potash;
July '78.
- 30-78-04F Étude des facteurs qui influent sur la
commercialisation et le transport de la
potasse;
juillet '78.
- 30-78-05 The Bulk Freight Shipper's Point of View. A
Survey on Transportation;
February '78.
- 30-78-05F Les expéditeurs de fret en vrac et les
transports - Analyse de sondage d'opinions;
février '78.
- 20-78-06 Marine Insurance Industry in Canada;
April '78.
- 20-78-06F L'industrie de l'assurance maritime au Canada;
avril '78.
- 70-78-07 Commodity Flow Analysis: 1975 Carload All
Rail Traffic between Canada and the United
States. Reference Paper No. 3.2;
February '78. Available from D.S.S.
- 70-78-07F Analyse du volume des denrées: 1975 Trafic
entièrement ferroviaire par wagons complets
entre le Canada et les États-Unis. Document de
référence N° 3.2;
février '78. Disponible du ASC.
- 70-78-08 Commodity Flow Analysis: 1976 Canadian
Carload All-Rail Traffic. Reference Paper
No 1.4;
April '76. Available from D.S.S.

- 70-78-08F Analyse du volume des denrées: 1976 Trafic canadien par rail-wagon complet. Document de référence N° 1.4;
avril '76. Disponible du ASC.
- 70-78-09 Commodity Flow Analysis: 1976 Carload All Rail Traffic between Canada and the United States. Reference Paper No. 3.3;
May '76. Available from D.S.S.
- 70-78-09F Analyse du volume des denrées: 1976 Trafic entièrement ferroviaire par wagons complets entre le Canada et les États-Unis. Document de référence N° 3.3;
mai '76. Disponible du ASC.
- 10-78-10F Liens entre les secteurs des transports et les autres secteurs de l'économie canadienne: Une analyse intersectorielle. Volume 1;
janvier '77.
- 10-78-11F Liens entre les secteurs des transports et les autres secteurs de l'économie canadienne: Une analyse intersectorielle. Fascicule des résultats. Vol. II;
janvier '77.
- 10-78-12F Liens entre les secteurs des transports et les autres secteurs de l'économie québécoise: Une analyse intersectorielle. Vol. III;
janvier '77.
- 10-78-13F Liens entre les secteurs des transports et les autres secteurs de l'économie québécoise: Une analyse intersectorielle. Fascicule des résultats. Vol. IV;
janvier '77.
- 10-78-14F Analyse comparée de la place des transports dans l'économie canadienne et l'économie québécoise. Vol. V;
janvier '77.
- 10-78-15F Calcul d'impact de projets d'investissement dans le domaine des transports: Une analyse intersectorielle. Vol. VI;
octobre '76.
- 10-78-16 Productivity in Canadian Railroads, 1956-1975;
August '78.

- 10-78-16F La productivité des chemins de fer canadiens,
1956-1975;
août '78.
- 10-78-17 Personal Travel and Transportation Expenditures
in Canada;
August '78.
- 10-78-17F Déplacements personnels et frais de transport au
Canada;
août '78.
- 10-78-18 Prairie Grain Handling and Transportation System
Efficiency;
September '78.
- 10-78-18F Efficacité du système de manutention et de
transport des grains des Prairies;
septembre '78.
- 10-78-19 Truck and Rail Technological Developments
to 1990;
August '78.
- 10-78-19F Transport par camion et par chemin de fer;
perfectionnements technologiques prévus d'ici
1990;
août '78.
- 10-78-21 Forecasting the Demand for Freight Transport in
Canada: A Time Series Approach;
October '78.
- 10-78-22 A Survey of CN Roadcruiser Bus Passengers in
Newfoundland;
November '78.
- 10-78-22F Sondage auprès des usagers du service d'autocars
Roadcruiser assuré par le CN à Terre-Neuve;
novembre '78.
- 60-79-01 Railway Capacity Analysis and Related Methodology;
March '79.
- 60-79-01F Analyse de la capacité ferroviaire et méthodes
connexes;
mars '79.
- 20-79-02 International Liner Shipping and Canadian Trade. A
Background Study of Shipping Conferences Operating
in Canada.
March '79.

- 20-79-02F Le transport maritime international de ligne régulière et le commerce canadien. Étude de base des conférences maritimes au Canada;
mars '79.
- 40-79-03 Economic and Financial Analysis of the Corridor Rail Passenger System;
April '79.
- 40-79-03F Analyse économique et financière du réseau de trains de voyageurs dans le corridor;
avril '79.
- 40-79-04 Corridor Rail Passenger Services: Review of Fares and Revenues;
April '79.
- 40-79-04F Services de trains de voyageurs assurés dans le corridor: Étude des tarifs et des recettes;
avril '79.
- 20-79-05 Cargo Unitization. Selected Aspects;
May '79.
- 20-79-05F Regroupement des marchandises en unités de chargement. Une étude documentaire;
mai '79.
- 20-79-06 Cargo Reservation and Liner Conference Shipping Serving Canada. An Analysis Related to the UNCTAD Code of Conduct;
July '79.
- 20-79-06F La répartition des cargaisons et les conférences maritimes desservant le Canada. Étude relative au code de conduite de la CNUCED;
juillet '79.
- 20-79-07 The Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976. Some Implications for Canada;
June '79.
- 20-79-07F La Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes. Conséquences particulières pour le Canada;
juin '79.
- 30-79-08 Transportation Factors and the Canadian Vegetable Canning Industry;
March '79.

- 30-79-08F Les transports et l'industrie canadienne des
conserves de légumes;
mars '79.
- 10-79-09 An Analysis of Air Transport Committee Decisions,
1973-1978;
October '79.
- 10-79-09F Analyse des décisions rendues par le Comité des
transports aériens, 1973-1978;
octobre '79.
- 20-79-10 The Alberta Trucking Industry. A Study of Economic
Performance and Control;
December '79.
- 20-79-10F Étude de la réglementation et du rendement
économique du camionnage en Alberta;
décembre '79.
- 20-79-11 Economic Analysis of the Trucking Industry in
Québec;
December '79.
- 20-79-11F Une analyse économique de la réglementation
québécoise de l'industrie du camionnage;
décembre '79.
- 10-80-01 Economic Feasibility of Off-Track Elevators;
February '80.
- 10-80-01F Praticabilité économique des élévateurs
hors-voie;
février '80.
- 20-80-02 A Glossary for the Canadian Air Travel
Industry;
March '80.
- 20-80-02F Glossaire de l'industrie du transport aérien
au Canada;
mars '80.
- 10-80-03 Canadian For-Hire Trucking and the Effects of
Regulation;
May '80.
- 10-80-03F L'industrie canadienne du camionnage pour
compte d'autrui et les effets de la
réglementation;
mai '80.

- 40-80-04 Transborder Air Courier Services;
June '80.
- 40-80-04F Services aériens de courrier transfrontières;
juin '80.
- 20-80-05 Cost and Capital Characteristics of the
Canadian Trucking Industry;
September '80.
- 20-80-05F Caractéristiques des coûts et des capitaux de
l'industrie canadienne du camionnage;
septembre '80.
- 10-80-06 Economies of Scale in the Airline Industry;
June '80.
- 10-80-06F Économies d'échelle dans le transport aérien;
juin '80.
- 40-80-07 Effects of Regulation on the Canadian
Intercity Bus Industry;
July '80.
- 40-80-07F L'industrie du transport interurbain par
autocar et les effets de la réglementation;
juillet '80.
- 20-80-08 Roadside Measurement of Road Cargo Flows in
Peru;
July '80.
- 20-80-08F Mesure du volume de marchandises transportées
par camion au Pérou;
juillet '80.
- 10-80-09 Wood Transport in Northwestern Québec;
August '80.
- 10-80-09F Le transport du bois dans le secteur
nord-ouest du Québec;
août '80.
- 10-80-10 Intermodal Transportation for Containers and
Trailers - An Exploratory Study;
August '80.
- 10-80-10F Système de transport multimodal de conteneurs
et remorques: étude préliminaire;
août '80.

-
- | | |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 20-80-11 | <u>Liability for the Carriage of Passengers by</u>
<u>Water in Canada;</u>
September '80. |
| 20-80-11F | <u>Responsabilité à l'égard des passagers</u>
<u>transportés par voie d'eau;</u>
septembre '80. |
| 40-80-12 | <u>An Assessment of the Effectiveness of</u>
<u>Restrictions on Low-Priced Air Fares;</u>
October '80. |
| 40-80-12F | <u>Une évaluation de l'efficacité des</u>
<u>restrictions en matière de tarifs aériens</u>
<u>réduits;</u>
octobre '80. |
| 40-80-13 | <u>Local Service Air Carriers Providing Unit-Toll</u>
<u>Services in Southern Canada, 1972-1978;</u>
October '80. |
| 40-80-13F | <u>Transporteurs aériens de service local</u>
<u>assurant des services à taux unitaires dans le</u>
<u>sud du Canada, 1972-1978;</u>
octobre '80. |

AUTRES RAPPORTS DE RECHERCHE

OTHER RESEARCH PUBLICATIONS

Research Seminar Series, Fall 1979/Spring 1980.

Serie de séminaires de recherche, automne 1979/printemps 1980.

Railway Costing Study, Report on Phase 2, (Vol. 1-5) October 1979.

Étude sur la formation des coûts des chemins de fer, Rapport sur la phase 2, (Vol. 1-5) octobre 1979.

Public Meeting on Problems of the Handicapped with Regard to Public Transportation Under Federal Jurisdiction - Summary of Proceedings.
March '80.

Assemblée publique concernant les problèmes des handicapés face aux services de transport en commun de compétence fédérale - Compte rendu des discussions.
mars '80.

Transport Review - Trends and Selected Issues.
March '79.

Les transports - Tendances et questions particulières.
mars '79.

Public Transportation Between Edmonton and Calgary.
March '79.

Le transport en commun entre Edmonton et Calgary.
mars '79.

Public Transportation Between Regina-Saskatoon-Prince Albert.
March '79.

Le transport en commun entre Regina-Saskatoon-Prince Albert.
mars '79.

Public Transportation Between Saskatoon-The Pas.
March '79.

Le transport en commun entre Saskatoon-Le Pas.
mars '79.

Public Transportation Between Winnipeg-Thompson-Churchill.
March '79.

Le transport en commun entre Winnipeg-Thompson-Churchill.
mars '79.

Public Transportation Between Halifax and Yarmouth.
An information report. April '79.

Le transport en commun entre Halifax et Yarmouth.
Un rapport d'information. avril '79.

Research Seminar Series,
Fall 1978/Spring 1979.

Série de séminaires de recherche,
automne 1978/printemps 1979.

RAPPORTS DE RECHERCHE

RESEARCH REPORTS

1970-1975

1970-1975

REPORT NO./
N° DE RAPPORT

TITLE/
TITRE

- 00-70-01 Intercity Passenger Transport Study;
September '70. Available from D.S.S.
- 00-70-02 Forecasting Intercity Travel;
May '70.
Report Out of Print
- 00-70-03 Northern Air Transport Study, Vol. I;
September '70.
Report Out of Print
- 00-70-04 Research Base for the Development of a
National Container Policy. Phase I, Vol. I;
September '70.
Report Out of Print
- 00-70-05 Research Base for the Development of a
National Container Policy. Phase I, Vol. II;
September '70.
Report Out of Print
- 00-70-06 An Assessment of STOL Technology;
July '70.
Report Out of Print
- 00-70-07 Operating Costs for Conventional Aircraft;
May '71.
- 00-70-08 Highway Costs and Revenues in Canada;
December '70.
Report Out of Print
- 00-70-09 Canadian Merchant Marine Analysis of Economic
Potential;
December '70. Available from D.S.S.
- 00-70-10 Summary of Canadian Merchant Marine Analysis
of Economic Potential;
December '70.
Report Out of Print

- 00-70-10F Résumé de marine marchande canadienne -
analyse du potentiel économique;
décembre '70.
Édition épuisée
- 00-71-01 Tracked Air Cushion Vehicles in the Canadian
Corridor
September '70.
Report Out of Print
- 00-71-02 Passenger Transport in Canadian Urban Areas;
December '71.
Report Out of Print
- 00-71-03 Magnetic Suspension for Guided Transport
Vehicles;
September '71.
- 00-71-04 The Concorde Sonic Boom Monitoring Program;
December '70.
Report Out of Print
- 00-71-05 Slurry Pipeline Research Information Circular
No. 1;
April '71.
- 00-71-06 A Parametric Study of First Generation STOL
Aircraft;
April '71.
Report Out of Print
- 00-71-07 A Pricing Policy Framework for Public
Transportation Facilities (Superseded by
Report 00-73-03, Chapters 1-5);
May '71.
Report Out of Print
- 00-71-08 Comparison of Strategies for Development of
Intercity Transport;
April '71.
Report Out of Print
- 00-71-09 Modelling Future Container Flows in Canada;
May '71.
Report Out of Print
- 00-71-10 Northern Air Transport Study. Volume II;
May '71.
- 00-71-11 STOL Technology Bibliography Updates;
December '71.

- 00-71-12 Truck Noise Pollution;
September '71.
- 00-71-13 A Review of Marginal Cost Pricing;
December '71.
Report Out of Print
- 00-71-13F Étude des pratiques d'établissement des prix
fondées sur les coûts marginaux;
décembre '71.
Édition épuisée
- 00-71-14 The Financial Position of the Major Airlines
in Canada;
August '71.
Report Out of Print
- 00-71-15 Evaluation of New Technology for Intercity
Travel;
July '71.
- 00-72-01 Microfiche Index. Issue No. 5;
January '73.
Report Out of Print
- 00-72-02 On the Cost of Capital for Public Investment;
March '72.
Report Out of Print
- 00-72-02F Le coût du capital pour les investissements du
secteur public;
mars '72.
- 00-72-03 Productivity Trends in the Canadian Railways,
1956-1972;
November '73.
Report Out of Print
- 00-72-04 Air Travel Projections - Canadian Domestic and
Transborder 1971-1981;
June '72.
Report Out of Print
- 00-72-05 Urban Access in the Canadian Corridor;
June '72.
Report Out of Print
- 00-72-06 Diversion of Overseas Trade Between U.S. and
Canadian Ports;
June '72.
Report Out of Print

- 00-72-06F Détournement du commerce d'outre-mer des États-Unis vers les ports du Canada et du commerce d'outre-mer du Canada vers les ports des États-Unis;
juillet '72.
Édition épuisée
- 00-72-07 Airline Impact of Airport Facility Charges;
July '72
Report Out of Print
- 00-72-08 Toronto Commuter Rail Study;
November '72.
Report Out of Print
- 00-72-09 Civil Aviation Infrastructure. Annual Costs and Revenues, 1954-1958;
September '72. Available from D.S.S.
Report Out of Print
- 00-72-10 Road Annual Costs and Revenues, 1955-1968;
September '72. Available from D.S.S.
- 00-72-11 Truck Noise Reduction: A Review of Alternative Strategies;
September '72.
Report Out of Print
- 00-72-12 Forecasts of Passenger Travel in Canada's Domestic Long-Haul Air Market;
July '72.
Report Out of Print
- 00-72-13 New Methods of Public Transport Administration: The Public Marketing Agency;
October '72.
Report Out of Print
- 00-72-14 Universe of Bus and Motorcoach Companies: A List of Carriers in Canada;
October '72.
Report Out of Print
- 00-72-14F Répertoire - Population des entreprises de transport par autobus et par autocar exerçant au Canada;
octobre '72.
- 00-72-15 Application, Technology and Economics of Slurry Pipelining;
October '72.
Report Out of Print

- 00-72-16 CROPP: Conformal Representation of the Prairie
Provinces, Occasional Paper No. 1;
April '72.
Report Out of Print
- 00-72-16F CROPP: Le Système de représentation conforme
de provinces;
avril '72.
Édition épuisée
- 00-72-17 Research Base for Development of a National
Container Policy, Phase II, Volume I;
November '72.
Report Out of Print
- 00-72-18 Research Base for Development of a National
Container Policy, Phase II, Volume II;
November '72.
Report Out of Print
- 00-72-19 Research Base for Development of a National
Container Policy; Phase II, Volume III;
November '72.
Report Out of Print
- 00-72-20 Comparison of the Growth of U.S. and Canadian
Domestic Air Travel;
December '72.
Report Out of Print
- 00-72-21 Transportation in Labrador; I
1972.
Report Out of Print
- 00-73-01 Civil Marine Infrastructure Annual Costs and
Revenues, 1956-1970;
April '73. Available from D.S.S.
- 00-73-02 National Railroad System Annual Costs and
Revenues, 1956-1970;
April '73.
Report Out of Print
- 00-73-03 Rational Road Pricing Policies in Canada;
July '73. Available from D.S.S.
- 00-73-04 Transport Costs and Revenues in Canada;
Published in The Journal of Transport Economics
and Policy, Vol. IX, I, January 1975.
December '73.
Report Out of Print

- 00-73-04F Recettes et déboursés des transports au
Canada; ce rapport était publié dans The
Journal of Transport Economics and Policy, Vol.
IX, I, January 1975.
décembre '73.
Edition épuisée
- 00-73-05 Canadian Potash Industry;
September '73.
Report Out of Print
- 00-73-05F L'industrie canadienne de la potasse;
septembre '73.
- 00-73-06 Subsidy Payments to Water and Air Transport in
the Atlantic Region 1968-1973. Part I: Water
Transport;
March '73.
- 00-73-07 The Canadian Air Transport Region;
April '73.
Report Out of Print
- 00-73-08 PHAER: Producers' Haul and Elevator Receipts;
April '73.
Report Out of Print
- 00-73-09 The Container Study in Summary;
October '73.
Report Out of Print
- 00-73-09F Résumé de l'étude sur la conteneurisation;
octobre '73.
- 00-73-10 The Adequacy of the Air Services in the
Atlantic Region of Canada;
October '73.
Report Out of Print
- 00-73-11 Research Base for Development of a National
Container Policy, Phase III;
May '73.
Report Out of Print
- 00-73-12 Magdalen Islands Transportation Study. Survey
of Ferry Passengers on the M.V. Manic;
September '73.
- 00-73-12F Étude du transport desservant les Îles de la
Madeleine - Enquête sur le trafic passagers
du M.V. Manic;
septembre '73.

- 00-73-13 Midwestern Ontario - Bruce Public Transport Study. Part I;
December '73.
Report Out of Print
- 00-73-13F Étude des transports publics de la région centre-ouest de l'Ontario - Comté de Bruce.
Première partie;
décembre '73.
Édition épuisée
- 00-73-14 Midwestern Ontario - Bruce Public Transport Study. Part II;
December '73.
- 00-73-14F Étude des transports publics de la région centre-ouest de l'Ontario - Comté de Bruce.
Deuxième partie;
décembre '73.
Édition épuisée
- 00-73-15 Major Centre Traffic Flow - 1970;
January '74.
- 00-73-16 Major Centre Traffic Flow - 1971;
January '74.
- 00-73-17 Experimental Studies on Solids Pipelining of Canadian Commodities - for CTC and TDA;
August '73. Avail. from: Sask. Research Council.
- 00-74-01 Midwestern Ontario - Bruce Public Transport Study. Part III;
December '73.
- 00-74-01F Étude des transports publics de la région centre-ouest de l'Ontario - Comté de Bruce.
Troisième partie;
février '74.
- 00-74-02 Major Centre Traffic Flow;
February '74.
Report Out of Print
- 00-74-03 Commodity Flow Analysis 1968-1972. Reference Paper No. 1;
May '74. Available from D.S.S.
- 00-74-03F Analyse du volume des denrées. Document de référence No. 1, 1968-1972;
mai '74. Disponible du ASC.

- 00-74-04 Commodity Flow Analysis 1973. Reference
Paper No. 1.1;
October '74. Available from D.S.S.
- 00-74-04F Analyse du volume des denrées 1973. Document
de référence n° 1.1;
juin '74. Disponible du ASC.
- 00-74-05 Maritime "Select Territory" Westbound
Commodity Flow Analysis. 1968-1972 Canadian
National Local Carload All-Rail Traffic.
Reference Paper No. 2. 1974;
September '74. Available from D.S.S.
- 00-74-05F "Territoire choisi" des provinces maritimes-
analyse du volume des denrées expédiées vers
l'ouest. (CN seulement) Document de référence
n° 2;
septembre '74. Disponible du ASC.
- 00-74-06 A Study of AMTRAK's Effectiveness;
November '74.
Report Out of Print
- 00-74-06F Étude de l'efficacité d'AMTRAK;
novembre '74.
Édition épuisée
- 00-74-07 Transportation and Telecommunication: A Study
of Substitution, Stimulation and their
Implications;
December '74.
Report Out of Print
- 00-74-08 Economic Comparison of Rail and Slurry
Pipeline for the Domestic Movement for Western
Canadian Coal to Central Canadian Markets;
August '74.
Report Out of Print
- 00-74-09 Trans-Newfoundland Transportation Study.
Volume A: Intercity Bus Services;
May '74.
Report Out of Print
- 00-74-10 Trans-Newfoundland Transportation Study.
Volume B: Trucking Industry;
May '74.
Report Out of Print

- 00-74-11 Trans-Newfoundland Transportation Study.
Volume C: Trans-Canada Highway;
May '74.
Report Out of Print
- 00-74-12 Trans-Newfoundland Transportation Study.
Volume D: Rail Freight & Passenger Services;
May '74.
Report Out of Print
- 00-74-13 Trans-Newfoundland Transportation Study.
Volume E: Railway Fixed Plant;
May '74.
Report Out of Print
- 00-74-14 Trans-Newfoundland Transportation Study.
Volume F: Passenger Transportation;
May '74.
Report Out of Print
- 00-74-15 Trans-Newfoundland Transportation Study.
Volume G: Freight Transportation;
May '74.
Report Out of Print
- 00-74-16 Trans-Newfoundland Transportation Study.
Volume H: Community Access;
May '74.
Report Out of Print
- 00-74-17 Trans-Newfoundland Transportation Study.
Volume I: Air Transport;
May '74.
Report Out of Print
- 00-74-18 Trans-Newfoundland Transportation Study.
Volume J: Corridor Transportation System;
May '74.
Report Out of Print
- 00-74-19 Trans-Newfoundland Transportation Study.
Summary Document;
May '74.
Report Out of Print
- 00-74-19F Étude sur les transports dans le corridor
de circulation terre-neuvien: Document
récapitulatif;
mai '74.

- 00-74-20 Analysis of Regional Transportation
Developments - A Discussion Paper;
September '74.
Report Out of Print
- 00-74-20F Analyse de l'évolution des transports
régionaux;
mai '74.
- 00-74-21 Local Service Air Carriers;
August '74.
Report Out of Print
- 00-74-21F Transporteurs aériens de service local;
août '74.
- 00-74-22 Major Centre Traffic Flow - 1969;
June '74.
Report Out of Print
- 00-75-01 Marketing High Speed Ground Transport;
June '74.
Report Out of Print
- 00-75-01F Marketing des transports rapides terrestres;
juin '74.
- 00-75-02 The Edmonton Hinterland Public Transport
Study;
July '75.
Report Out of Print
- 00-75-03 Some Lessons from Transport Deregulation in
Canada;
April '75.
Report Out of Print
- 00-75-03F Leçons tirées de la déréglementation des
transports au Canada;
avril '75.
Édition épuisée
- 00-75-04 Commodity Flow Analysis - 1968-1973. Carload
All-Rail Traffic Between Canada and the United
States, Reference Paper No. 3;
July '75. Available from D.S.S.
- 00-75-04F Analyse du volume des denrées - 1968-1973.
Trafic entièrement ferroviaire par wagons
complets entre le Canada et les États-Unis;
juillet '75. Disponible du ASC.

- 00-75-05 Report on Transport Demand Forecasting
Program: Phase One, Working Paper No. 6;
March '75.
Report Out of Print
- 00-75-06 The Canadian Trucking Industry. Issues
Arising Out of Current Information;
May '75.
Report Out of Print
- 00-75-06F Les entreprises canadiennes de camionnage -
Questions nées de l'information disponible;
mai '75.
- 00-75-07 Economic Basis for Transport Subsidies;
May '75.
- 00-75-07F La base économique des subventions aux
transports;
mai '75.
- 00-75-08 Econometric Model of Fluctuations of the
Prairies' Economy;
April '75.
Report Out of Print
- 00-75-08F Modèle économétrique des fluctuations de
l'économie des Prairies;
avril '75.
- 00-75-09 An Historical Review of Direct Transport
Subsidies in Canada;
June '75.
Report Out of Print
- 00-75-09F Historique des subventions directes au
transport au Canada;
juin '75.
- 00-75-10 Transport Policy - Theory and Practice;
October '75.
Report Out of Print
- 00-75-10F Politique relative au transport - Théorie
et pratique;
octobre '75.
Édition épuisée
- 00-75-11 Transport Demand Elasticities;
September '75.
Report Out of Print

- 00-75-11F Les élasticités de la demande pour les transports;
septembre '75.
- 00-75-12 Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (N. Alberta);
September '75.
Report Out of Print
- 00-75-13 Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (N.W. Saskatchewan);
December '75.
Report Out of Print
- 00-75-14 Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (S.E. Saskatchewan);
December '75.
Report Out of Print
- 00-75-15 Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (N.W. Manitoba, N.E. Saskatchewan);
December '75.
Report Out of Print
- 00-75-16 A General Equilibrium Analysis of Regional Subsidies;
November '75.
- 00-75-16F Analyse de l'équilibre général des subventions régionales;
novembre '75.
Édition épuisée
- 00-75-17 Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (Peace River);
November '75.
Report Out of Print
- 00-75-18 Preliminary Evaluation of Air Cargo Economic and Operating Efficiencies;
April '75.
Report Out of Print
- 00-75-18F Évaluation préliminaire de l'efficacité économique et opérationnelle du fret aérien;
avril '75.
- 00-75-19 International Combined Transport of Goods Convention Study;
March '75.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

At 9:30 a.m. and 11:00 a.m.

From Via Rail Canada Inc.:

Mr. J. Frank Roberts, Chairman and President;

Mr. Garth C. Campbell, Vice-President, Marketing;

Mr. Gabriel Fortin, Q.C., Vice-President, Law and Secretary of the Company.

At 3:30 p.m.

From the Canadian Transport Commission:

Dr. J. Heads, Executive Director, RTC;

Mr. W.S. Nasi, Acting Assistant Director, Rail Services Analysis, RTC;

Mr. R.L. Gray, Director, Rail Standards & Development, RTC;

Mr. J.H. Green, Director, Safety & Services, RTC;

Mr. K.W. Thompson, Senior Counsel.

A 9h 30 et 11 heures du matin:

De Via Rail Canada Inc.:

M. J. Frank Roberts, président du Conseil et directeur général;

M. Garth C. Campbell, vice-président, Marketing;

Me Gabriel Fortin, c.r., vice-président, affaires juridiques et secrétaire général.

A 3h 30 de l'après-midi:

De la Commission canadienne des Transports:

M. J. Heads, directeur exécutif, CTCF;

M. W. Nasi, directeur adjoint intérimaire, Analyse des services ferroviaires, CTCF;

M. R.L. Gray, directeur, Normes et Perfectionnement, CTCF;

M. J.H. Green, directeur, Sécurité et Services, CTCF;

M. K.W. Thompson, conseiller principal.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 38

Thursday, December 3, 1981

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 38

Le jeudi 3 décembre 1981

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on**Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

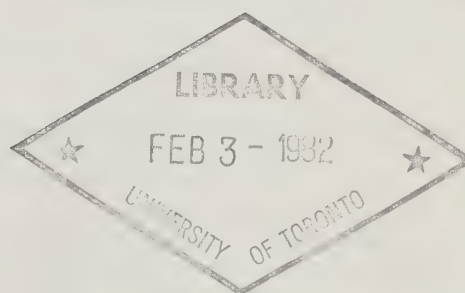
Transports

RESPECTING:Supplementary Estimates (C) 1981-82: Votes 35c, 40c, L45c, 71c, 85c and 105c under TRANSPORT**CONCERNANT:**Budget supplémentaire (C) 1981-1982: crédits 35c, 40c, L45c, 71c, 85c et 105c sous la rubrique TRANSPORTS**APPEARING:**The Honourable Jean-Luc Pepin
Minister of Transport**COMPARAÎT:**L'honorable Jean-Luc Pepin
ministre des Transports**WITNESSES:**

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: André Maltais

Benjamin
Blaikie
Bockstael
Campbell (*LaSalle*)
Corbin

Deniger
Dion (*Portneuf*)
Dionne (*Chicoutimi*)
Fisher
Forrestall

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: André Maltais

Messrs. — Messieurs

Mayer
McCain
McRae
Nowlan

Oberle
Scott (*Hamilton-
Wentworth*)
Siddon
Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Wednesday, December 2, 1981:

Mr. McCain replaced Mr. Mazankowski;
Mr. Skelly replaced Mr. Parker.

On Thursday, December 3, 1981:

Mr. Miller replaced Mr. Benjamin;
Mr. McDermid replaced Mr. Domm;
Mr. Benjamin replaced Mr. Miller;
Mr. Blaikie replaced Mr. Skelly;
Mr. Corbin replaced Mr. Harquail;
Mr. Scott (*Hamilton-Wentworth*) replaced Mr. McDermid.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mercredi 2 décembre 1981:

M. McCain remplace M. Mazankowski;
M. Skelly remplace M. Parker.

Le jeudi 3 décembre 1981:

M. Miller remplace M. Benjamin;
M. McDermid remplace M. Domm;
M. Benjamin remplace M. Miller;
M. Blaikie remplace M. Skelly;
M. Corbin remplace M. Harquail;
M. Scott (*Hamilton-Wentworth*) remplace M. McDermid.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, DECEMBER 3, 1981
(63)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:46 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Fisher, Forrestall, Mayer, McCain, McRae, Miller, Nowlan, Oberle, Siddon, Skelly and Turner.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Arthur Kroeger, Deputy Minister; Mr. Robert Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration; Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration and Mr. Ken Henderson, Director General, Railway Transportation. *From the National Harbours Board:* Mr. Pierre Franche, Chairman.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated Monday, November 16, 1981, relating to the Supplementary Estimates (C) for the fiscal year ending March 31, 1982. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, December 1, 1981, Issue No. 37*).

By unanimous consent, the Committee proceeded to consider Votes 35c, 40c, L45c—Marine Transportation Program, Votes 71c and 85c—Surface Transportation Program under TRANSPORT.

The witnesses answered questions.

It was unanimously agreed,—That the document entitled “Relative Fuel Efficiency”, submitted by Mr. Tom Siddon, M.P., be printed as an appendix to this day’s Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix “TRPT-20”*).

At 12:35 o'clock p.m. the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING
(64)

The Standing Committee on Transport met at 4:00 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Blaikie, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Corbin, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Fisher, Forrestall, Maltais, Mayer, McCain, McRae, Oberle, Scott (*Hamilton-Wentworth*), Siddon and Turner.

Appearing: The Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration and Mr. Robert Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration. *From the National Harbours Board:* Mr. Pierre Franche, Chairman.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated Monday, November 16, 1981 relating to the Supplementary Estimates (C) for the fiscal year ending March

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 3 DÉCEMBRE 1981
(63)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd’hui à 9h 46 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Fisher, Forrestall, Mayer, McCain, McRae, Miller, Nowlan, Oberle, Siddon, Skelly et Turner.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Arthur Kroeger, sous-ministre; M. Robert Giroux, administrateur, Administration canadienne du transport de surface; M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime; M. Ken Henderson, directeur général, Transports ferroviaires. *Du Conseil des ports nationaux:* M. Pierre Franche, président.

Le Comité reprend l’étude de son Ordre de renvoi du lundi 16 novembre 1981 portant sur le Budget supplémentaire (C) pour l’année financière se terminant le 31 mars 1982. (*Voir procès-verbal du mardi 1^{er} décembre 1981, fascicule no 37*).

Du consentement unanime, le Comité entreprend l’étude des crédits 35c, 40c et L45c—Programme du transport maritime, les crédits 71c et 85c—Programme du transport de surface sous la rubrique TRANSPORTS.

Les témoins répondent aux questions.

Il est convenu à l’unanimité,—Que le document intitulé «Efficacité relative du pétrole», soumis par M. Tom Siddon, député, soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir Appendice «TRPT-20»*).

A 12h 35, le Comité suspend ses travaux jusqu’à 15h 30.

SÉANCE DE L’APRÈS-MIDI
(64)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd’hui à 16 heures sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Blaikie, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Corbin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Fisher, Forrestall, Maltais, Mayer, McCain, McRae, Oberle, Scott (*Hamilton—Wentworth*), Siddon et Turner.

Comparaît: L’honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime et M. Robert Giroux, administrateur, Administration canadienne du transport de surface. *Du Conseil des ports nationaux:* M. Pierre Franche, président.

Le Comité reprend l’étude de son Ordre de renvoi du lundi 16 novembre 1981 portant sur le Budget supplémentaire (C)

31, 1982. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, December 1, 1981, Issue No. 37*).

By unanimous consent, the Committee resumed considerations of Votes 35c, 40c, L45c—Marine Transportation Program, Votes 71c and 85c—Surface Transportation Program and Vote 105c—Canadian Transport Commission under TRANSPORT.

The Minister and the witnesses answered questions.

Mr. Benjamin proposed to move,—That in its next report to the House of Commons this Committee recommend that Railway Company passes be honoured on all Via trains and that Canadian National and Canadian Pacific fully compensate Via Rail for the cost of transporting their pass holders.

The Chairman ruled the proposed motion out of order on the grounds of relevancy and quoted from Citation 491, Beauchesne's Parliamentary Rules and Forms, Fifth Edition, 1978, which sets forth the limited powers of Committees while studying Estimates.

Questioning was resumed;

At 6:05 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982. (*Voir procès-verbal du mardi 1^{er} décembre 1981, fascicule no 37*).

Du consentement unanime, le Comité reprend l'étude des crédits 35c, 40c, L45c—Programme du transport maritime, les crédits 71c et 85c—Programme du transport de surface et le crédit 105c—Commission canadienne des transports sous la rubrique TRANSPORTS.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

M. Benjamin propose,—Que dans son prochain rapport à la Chambre des communes, le Comité recommande que les laissez-passer d'une compagnie de chemins de fer soient acceptés sur tous les trains de VIA Rail et que le Canadien National et le Canadien Pacifique indemnisent entièrement VIA Rail les détenteurs de laissez-passer pour le coût du transport.

Le président déclare le projet de motion irrecevable du point de vue de la pertinence et cite en s'inspirant de la Recommandation 491, les Règlements et formulaires parlementaires, de Beauchesne, Cinquième Édition, 1978, qui énumère les pouvoirs restreints des comités lors de l'étude des prévisions budgétaires.

L'interrogation se poursuit;

A 18h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Thursday, December 3, 1981

• 0947

The Chairman: Order, please.

The committee can hear evidence without a quorum being present, as you know.

We shall resume consideration of our order of reference relating to Supplementary Estimates (C) for the fiscal year ending March 31, 1982. We have the following votes before us: 35c, 40c and L45c in the Marine Transportation Program; and Votes 71c and 85c in the Surface Transportation Program. Do you wish to consider these votes together? If so, I would like to have the unanimous consent of the committee to proceed in that manner. Agreed?

Some hon. Members: Agreed.**The Chairman:** Thank you.

TRANSPORT

A—Department—Marine Transportation Program

Vote 35c—Payment to the Nanaimo Harbour Commission\$1

Vote 40c—Payment to the National Harbours Board\$1

Vote L45c—Loans to the National Harbours Board\$1,352,000

A—Department—Surface Transportation Program

Vote 71c—Payment to the Canadian National Railways Company\$357,000

Vote 85c—Payments to VIA Rail Canada Inc. \$107,000,000

The Chairman: This morning I would like to welcome to our committee Mr. Arthur Kroeger, the Deputy Minister of Transport. With him this morning are Mr. Robert Giroux, Mr. Gordon Sinclair and Mr. Pierre Franche.

I do not think I really have to introduce them in any more detail than that. I think everyone in the committee knows who they are. I was going to say something but I forgot what it was. Anyway, we will start our questioning immediately unless Mr. Kroeger would like to make an opening statement. No. Okay, Mr. Forrestall.

• 0950

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman, and perhaps I could just add to your welcome to our witnesses this morning.

I wanted to start, if I might, Mr. Chairman, with exploring the implications of reduced ferry services to Newfoundland

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le jeudi 3 décembre 1981

Le président: A l'ordre s'il vous plaît.

Comme vous le savez, le Comité peut entendre des témoignages sans qu'il y ait nécessairement quorum.

Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi concernant le budget supplémentaire (C) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982. Nous sommes saisis des crédits suivants: 35c, 40c et L45c pour ce qui concerne le programme des transports par eau; et les crédits 71c et 85c pour ce qui concerne le programme des transports de surface. Pouvez-vous examiner ces crédits ensemble? Dans l'affirmative, j'aimerais avoir le consentement unanime des membres du Comité pour procéder de cette façon. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.**Le président:** Merci.

TRANSPORTS

A—Programme de transport par eau du ministère

Crédit 35c—Paiement à la Commission du Port de Nanaimo\$1

Crédit 40c—Paiement à la Commission des ports nationaux\$1

Crédit L45c—Prêt à la Commission des ports nationaux\$1,352,000

A—Programme de transport de surface du ministère

Crédit 71c—Paiement à la compagnie de chemins de fer nationaux du Canada\$357,000

Crédit 85c—Paiement à VIA Rail Canada Inc.\$107,000,000

Le président: J'aimerais souhaiter la bienvenue à cette séance de notre Comité ce matin à M. Arthur Kroeger, sous-ministre des Transports. Il est accompagné de MM. Robert Giroux, Gordon Sinclair et Pierre Franche.

Je pense que ces messieurs pourront se passer d'une présentation plus détaillée. En effet, les membres du Comité les connaissent déjà assez bien. Je voulais dire quelque chose mais j'ai oublié quoi. Bon, nous allons commencer avec les questions tout de suite à moins que M. Kroeger ne souhaite faire une déclaration préliminaire. Non? Bon, à vous monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. J'aimerais me joindre à vous pour souhaiter la bienvenue à nos témoins ce matin.

Avec votre permission, monsieur le président, j'aimerais aborder les questions de l'incidence de la réduction des services

[Text]

and start perhaps by asking, if I might, where the planning is now. If my memory serves me correctly, an overall plan was being developed and it was due sometime, I believe, in 1982 or 1983; a little broad plan that flowed from a variety of studies and, I suppose, realities of that service.

We have had, Mr. Chairman, as you will be aware, an indication already of the reduction of summer service from North Sydney to Argentia. We also had, shortly on the heels of that, an indication from within the minister's staff, or Transport Canada, an indication that even further cuts had been made or were going to be made; in fact had been approved by government although not yet implemented. What I am wondering is why this ad hoc nit-picking away at Newfoundland marine services before we have had an opportunity to look at the plan.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Arthur Kroeger (Deputy Minister, Department of Transport): I wonder if Mr. Forrestall would elaborate on his point about an overall plan that was supposed to be under preparation. I do not think that I am clear on what he might be referring to.

Mr. Forrestall: At some point earlier this year, probably during main estimates—and I am sorry I cannot be any more clear than that—the minister indicated that by next year we would have a rationalization plan for Canadian National marine services on the east coast, including the Labrador service.

Now, if you do not know what the plan is, then obviously I do not either, so I will put the other question to you. Why are you nit-picking? Why one here and another one next year? Why do you not put it all out on the table, tell us what it is you are trying to achieve and then have a go at it? And while you are at it, you might indicate to the committee what benefits are going to flow from this reduced savings—how many dollars are you going to put back in the pot and where will those dollars go?

Mr. Kroeger: Perhaps the plan that the minister referred to last spring was the package that he had under discussion with Newfoundland, which included—

Mr. Forrestall: Included in part.

Mr. Kroeger: Yes, it included aspects of the ferry services to Newfoundland, but it also covered a number of other things, including the construction of some air strips in Labrador. It did, as Mr. Forrestall mentions, include a reduction in the Argentia service. There were some questions of the coastal services under discussion, and there was the need of Newfoundland for some additional highway funds.

Those negotiations have had their ups and downs but they are continuing. We are reasonably optimistic that, in fact, an agreement will be reached whereby the expenditures on some of the subsidies that were judged to be of fairly low effectiveness could be reallocated to the higher priority activities such as the construction of the Trans-Canada Highway.

[Translation]

de traversiers vers Terre-Neuve et j'aimerais également savoir où l'on en est de la planification. Si je ne m'abuse, un programme global est en voie d'élaboration et sera prêt en 1982 ou 1983. Il s'agirait d'un plan relativement général qui découlerait d'une série d'études et, je suppose, de la structure actuelle de ce service.

L'on nous a déjà parlé, monsieur le président, et je suis certain que vous êtes au courant, de la réduction du service d'été de Sydney-nord à Argentia. Et peu après, le bureau du ministre, ou Transport Canada, nous a également annoncé que des coupures supplémentaires avaient déjà été faites ou seraient faites et qu'en fait, ce projet avait reçu l'approbation du Gouvernement bien qu'il ne soit pas encore mis en oeuvre. J'aimerais donc savoir pourquoi l'on procède à ces réductions sur le plan des services maritimes vers Terre-Neuve sans que l'on nous ait donné l'occasion de nous pencher sur ce projet.

Le président: M. Kroeger.

M. Arthur Kroeger (sous-ministre, ministère des Transports): Je me demande si M. Forrestall pourrait me fournir des explications au sujet de ce plan global qui serait en chantier. Je ne suis pas certain de savoir de quoi il veut parler.

M. Forrestall: Au début de cette année, sans doute dans le cadre de l'étude du budget—et je m'excuse de ne pouvoir vous donner de date plus précise—le ministre a déclaré que d'ici l'année prochaine, un programme de réaménagement des services maritimes du Canadien national sur la côte-est, y compris le Labrador, serait mis au point.

Donc si vous n'êtes pas au courant de ce projet, je le suis encore moins que vous et je passerai à ma question suivante. Pourquoi tant de pinaillage? Pourquoi effectuer des coupures ici une année et là l'année suivante? Pourquoi ne nous soumettez-vous pas un plan détaillé ce qui nous permettrait d'étudier la situation? Et tant que vous y êtes, vous pourriez dire au comité quels sont les avantages de ces économies—combien de dollars allez-vous réinvestir et dans quoi?

M. Kroeger: Peut-être le ministre voulait-il parler du projet du printemps dernier dont nous avons discuté avec Terre-Neuve et qui comprenait—

M. Forrestall: Oui, en partie.

M. Kroeger: En effet, il comprenait certains aspects des services de traversiers vers Terre-Neuve, mais également beaucoup d'autres aspects dont la construction de pistes au Labrador. Et comme M. Forrestall l'a mentionné, ce projet incluait également une réduction des services d'Argentia. Certaines questions du service côtier ont fait l'objet de discussions et on a également parlé des besoins de Terre-Neuve pour ce qui est de fonds supplémentaires destinés aux autoroutes.

Il y a eu des hauts et des bas dans ces négociations mais elles continuent. Nous sommes relativement optimistes et pensons que nous pourrions, en fait, arriver à une entente selon laquelle les dépenses liées à certaines de ces subventions dont l'efficacité s'est avérée assez faible pourraient être réaffectées à des activités plus prioritaires comme la construction d'une route trans-canadienne.

[Texte]

In terms of the ad hoc approach that is being followed, I do not think there is an attempt to produce a master plan in progress at present for the ferries on the east coast, but there are certain ferries where the evidence is reasonably clear that they are a very high cost in relation to the benefit they convey. The minister has mentioned that in the case of the Newfoundland ferry, the Argentia service, the cost for one car with a person, his wife and two children, was \$1,000. That is the cost to the taxpayer. Those are funds that could be used more effectively for investment purposes in Newfoundland.

• 0955

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I thank the deputy minister. I do not know; perhaps yesterday was yesterday and today is a new Canada. If I understand it, you are trying to put together a package, a comprehensive plan, with the Government of Newfoundland.

An hon. Member: And if not, why not?

Mr. Forrestall: Well, they are. I think he said that. Why are you nit-picking; why do we not wait till we see the plan? Is it true that there will be further cuts in the south coast service and the Labrador service some time in the next eight or ten months? If that is true, where will those cuts come? Will they come as a result of a negotiated agreement with respect to the envelope, or of this overall master plan?

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: The intent is to do, in the near term—in fact as soon as possible—some things, the need for which seems fairly clear. Instead of going on spending money on some of these activities that do not make a great deal of sense for the next three or four years while the master plan is debated, there is a package of measures that we are trying to implement now; we hope we will be able to do that in an overall agreement with the Province of Newfoundland. That is still under discussion.

Having arrived at the set of measures for the immediate future which will enable the investments to take place and the work to begin on the Trans-Canada Highway sooner rather than later, we then would like to talk to Newfoundland and separately to the three Maritime provinces about some longer-term approaches; to agree with them on some principles that should apply; on some objectives that we should be trying to reach together and to work out with them on a multi-year basis—some longer-term approaches to the questions of the long-standing subsidies and this type of thing. So, longer-term planning is not excluded, but in the meantime it does seem to us that there are some measures that can be done in the short-term.

Mr. Forrestall: The Argentia service being one of those measures being taken in the interim?

Mr. Kroeger: That is correct.

[Traduction]

Pour ce qui est de notre approche ponctuelle, je ne crois pas que des efforts soient faits pour produire un plan directeur à l'heure actuelle portant sur les traversiers de la côte-est, mais il apparaît clairement que le rapport-coût/rentabilité de certains de ces traversiers est négatif. Le ministre a déclaré que dans le cas du traversier de Terre-Neuve, le service d'Argentia, le coût pour une voiture transportant un couple et deux enfants s'élevait à \$1,000. C'est ce qu'il en coûte aux contribuables. Ces fonds pourraient être utilisés de façon beaucoup plus efficace s'ils étaient investis à Terre-Neuve.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le sous-ministre. Cela voudrait-il dire que le passé est le passé et que le Canada d'aujourd'hui est un nouveau pays? Si je comprends bien, vous essayez d'élaborer en consultation avec le gouvernement de Terre-Neuve un plan exhaustif.

Une voix: Et sinon pourquoi pas?

M. Forrestall: Eh bien, c'est le cas. Je pense qu'il l'a dit. C'est du pinallage. Pourquoi n'attendons-nous pas de voir le projet? Est-il vrai qu'il y aura d'autres coupures dans les services de la côte Sud et du Labrador au cours des huit à dix prochains mois? Et si cela est vrai, qui décidera ces coupures? Résulteront-elles d'une entente négociée dans le cadre du plan directeur?

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Nous avons l'intention de prendre les mesures qui s'imposent dans un avenir prochain, en fait, aussi tôt que possible. Au lieu de dépenser de l'argent pour certaines de ces activités qui ne semblent pas très judicieuses au cours des trois ou quatre prochaines années pendant que l'on discute du plan directeur, nous allons essayer de lancer un train de mesures dès maintenant. Nous espérons que nous pourrions le faire dans le cas d'une entente globale qui serait conclue avec Terre-Neuve. Mais cela est toujours en discussion.

Une fois décidées les mesures à court terme qui permettront les investissements et le démarrage des travaux de construction d'une route transcanadienne dès maintenant sans attendre à plus tard, nous aimerions discuter avec le gouvernement de Terre-Neuve et séparément avec chacune des trois provinces Maritimes des mesures à long terme; nous aimerions convenir avec ces autorités de certains principes, de certains objectifs que nous devrions essayer de réaliser ensemble en plusieurs années et arrêter avec eux des positions sur les questions de subventions de longue durée et ainsi de suite. Donc, la planification à long terme n'est pas exclue, mais dans l'intervalle, il nous semble que certaines mesures à court terme devraient être prises.

M. Forrestall: Le service d'Argentia est l'une des mesures qui seront prises dans l'intervalle?

M. Kroeger: C'est exact.

[Text]

Mr. Forrestall: What other steps are you going to take in the interim that will result in reduced coastal service in the south-to-west coast in the Labrador service?

Mr. Kroeger: Well, these are still under discussion with Newfoundland and it would be probably wiser to defer announcement of them until the negotiations have either been brought to a successful conclusion or have failed conclusively, in which case the government would have to decide what measures it was going to take on its own.

Mr. Forrestall: I agree with you. I cannot see much benefit in this ad hoc approach; perhaps it is better to wait. Well, that is good news for Newfoundlanders; in Labrador there are going to retain some of the levels of services. I do not think it really had much to do with whether you wanted to drop a tariff in a port that you have not used for 20 years. You can do those interim things if you want to. It was to guard against surprise reduction in services that I raised the question.

We had some delays—just one other question with respect to the ferry service: We have no real opportunity to have the President of CN Marine with us, but perhaps the deputy minister, Mr. Chairman, might bring us up to date on the state of the new ferry. I guess we must be eight or ten months behind with it now. Are there any further delays contemplated, and what is the status at the moment?

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. R.Y.J. Giroux (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Department of Transport): Mr. Chairman, yes, you are quite right, Mr. Forrestall. The delay has been estimated at about eight to ten months. We are hoping that it will actually go into operation towards the fall of next year, which would bring it into service at that time.

Mr. Forrestall: Have there been additional costs associated with this delay?

Mr. Giroux: No, there have not been additional costs, to our knowledge.

• 1000

Mr. Forrestall: The other area of concern is with respect to ferry service ports of Prince Edward Island. Have new tariffs for the tourist season next year finally been settled?

Mr. Giroux: They have.

Mr. Forrestall: I take that to mean they have been settled. Are officials of the Government of Prince Edward Island satisfied the new tariffs will not be detrimental to tourism?

Mr. Giroux: There has been concern expressed by representatives of the tourism industry, as well as by representatives of the Government of Prince Edward Island on the tariff increases. These representations were taken into consideration as we were doing consultations in preparation for the issuance of the tariff increases. It is our view that since costs are rising in gasoline, hotel rates, and a number of other things, the

[Translation]

M. Forrestall: Quelles autres mesures envisagez-vous de prendre qui entraîneraient la réduction du service côtier sur les côtes Sud et Ouest du service du Labrador?

M. Kroeger: Eh bien, ces questions font l'objet de discussions avec le gouvernement de Terre-Neuve et je pense qu'il est préférable, avant d'annoncer d'autres coupures que ces négociations aient soit abouti soit échoué auquel cas le gouvernement devra décider des mesures qu'il devra prendre unilatéralement.

M. Forrestall: Je suis d'accord avec vous. Je ne vois pas grand avantage à ce genre d'approche ponctuelle. Il est peut-être préférable d'attendre. Eh bien, c'est une bonne nouvelle pour les Terre-neuviens; le Labrador conservera certains niveaux de services. Je ne sais pas si cela a eu beaucoup à voir avec la baisse possible des tarifs dans un port que vous n'avez pas utilisé depuis 20 ans. Vous pouvez prendre ces mesures provisoires si vous le voulez. J'ai soulevé cette question pour nous garantir d'une réduction surprise des services.

Nous avons eu quelques retards—j'aimerais poser une autre question concernant le service de traversiers. Nous n'avons pas encore eu l'occasion de recevoir le président de CN Marine mais peut-être que le sous-ministre pourrait nous donner les dernières nouvelles des nouveaux traversiers. Je pense qu'il y a huit à dix mois de retard. Envisagez-vous d'autres retards et qu'en est-il maintenant?

Le président: Monsieur Giroux.

M. R.Y.J. Giroux (directeur l'administration du transport des surfaces du Canada, ministère des Transports): Monsieur le président, oui, vous avez raison monsieur Forrestall. Le retard a été évalué à huit à dix mois. Nous espérons pouvoir exploiter ce traversier l'automne de l'année prochaine.

M. Forrestall: Ces retards ont-ils entraîné des coûts supplémentaires?

M. Giroux: Pas en autant que je sache.

M. Forrestall: A part cela, je m'intéresse également aux traversiers qui desservent l'Île-du-Prince-Édouard. Est-ce que les tarifs de la prochaine saison touristique ont été décidés?

M. Giroux: Oui.

M. Forrestall: Vous me dites qu'ils ont été décidés. Est-ce que les représentants du gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard sont satisfaits et pensent que les nouveaux tarifs ne seront pas un facteur de dissuasion pour le tourisme?

M. Giroux: Certains représentants de l'industrie touristique et d'autres, qui représentent le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard se sont effectivement inquiétés des répercussions de ces augmentations de tarifs. Nous avons tenu compte de leurs observations pendant les consultations préliminaires à l'augmentation des tarifs. Nous estimons que les coûts de l'essence, des tarifs hôteliers et de certains autres facteurs

[Texte]

comparable increase in the tariff rates are not going to be out of line with the rest of the increases in cost.

Mr. Forrestall: Thank you Mr. Giroux, through you Mr. Chairman. The minister, a short while ago, reiterated his undertaking to replace the *Bluenose*. It is our understanding that the Province of Nova Scotia has now entered into an agreement with a Swedish firm to guarantee the financing of a new ship for the Bar Harbour-Yarmouth service. What role specifically does the federal government, the national government, play in the acquisition of this new vessel? Are we in any way involved financially?

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Mr. Chairman, we are now in the process of looking at two alternatives. One is the building of a new ship, which is an extremely expensive proposition. The other possibility is of using another ship, a younger ship, probably with better capacity and better ease of handling, for the Yarmouth-Bar Harbour service. That, at the moment, is being considered. We hope to arrive at a decision on this in the very near future. But there is no doubt that a lot of consideration is being given right now to that part of the Fundy service—which is the Yarmouth-Bar Harbour service—and ways of improving it.

Mr. Forrestall: But we will be involved. Will we use the *Marine Nautica* for example? Will that be the solution?

Mr. Giroux: It could be. One of the solutions could be to purchase an existing ship rather than to build a new ship.

Mr. Forrestall: What guarantees can you give us, or what undertaking can you give to the committee that whatever equipment goes on that run will provide jobs for Canadians?

Mr. Giroux: It is a difficult question to answer, Mr. Forrestall. Obviously, if a ship which is already in existence is purchased, it does not have the employment-creating capability of building a new ship. On the other hand, the improvement in the service between Yarmouth and Bar Harbour—and one of the considerations, of course, is to carry it as a year-round service—will certainly provide more employment in that particular area of Nova Scotia, and basically in the Yarmouth area.

The Chairman: I think, Mr. Giroux, what Mr. Forrestall was getting at was the jobs on the ship itself.

Mr. Giroux: I do not have a good idea of just what the incremental increase in jobs on the ship will be, Mr. Chairman, but I will provide that to Mr. Forrestall, if you wish.

Mr. Forrestall: In your talks and negotiations with respect to this service, have you dealt with who will crew this ship? Will they be Canadians or will they will be seamen from foreign countries?

Mr. Giroux: Who will crew the ship?

Mr. Forrestall: Who will be on board the ship, or who will get these jobs.

[Traduction]

ayant augmenté, l'augmentation correspondante de ces tarifs se justifie.

M. Forrestall: Merci, monsieur Giroux, monsieur le président. Il y a quelque temps, le ministre a répété qu'il avait l'intention de remplacer le *Bluenose*. Apparemment, la province de Nouvelle-Écosse aurait signé un accord avec une compagnie suédoise pour garantir le financement d'un nouveau navire qui assurerait le service Bar Harbour—Yarmouth. Pouvez-vous nous préciser le rôle du gouvernement fédéral, du gouvernement national, dans cette acquisition d'un nouveau navire? Est-ce que nous participons au financement?

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Monsieur le président, nous envisageons actuellement deux possibilités. D'une part, celle de construire un nouveau navire, ce qui est excessivement coûteux. D'autre part, celle d'acquérir un autre navire, plus récent et probablement plus facile à manoeuvrer, pour le service entre Yarmouth et Bar Harbour. Voilà les options que nous étudions actuellement. Nous espérons prendre une décision à ce sujet dans un avenir très proche. Mais il est certain que nous nous préoccupons actuellement de la situation dans la Baie de Fundy et en particulier de la façon d'améliorer le service entre Yarmouth et Bar Harbour.

M. Forrestall: Mais quel sera notre rôle? Allons-nous utiliser le *Marine Nautica*, par exemple; est-ce une solution envisagée?

M. Giroux: C'est possible. L'une des solutions serait d'acheter un navire qui existe déjà au lieu d'en construire un.

M. Forrestall: Est-ce que vous pouvez nous assurer que, quel que soit le type de navire choisi pour assurer ce service, cela créera des emplois pour les Canadiens?

M. Giroux: C'est une question à laquelle il est difficile de répondre, monsieur Forrestall. De toute évidence, si nous rachetons un navire qui existe déjà, cela ne créera pas autant d'emplois que si nous en faisons construire un. D'un autre côté, en améliorant le service entre Yarmouth et Bar Harbour, nous créerons sûrement un certain nombre d'emplois dans cette région de la Nouvelle-Écosse et plus particulièrement dans la région de Yarmouth étant donné qu'une des caractéristiques du projet est d'assurer ce service toute l'année.

Le président: Monsieur Giroux, je crois que M. Forrestall pensait plutôt aux emplois à bord du navire.

M. Giroux: Je n'ai pas une idée très précise du nombre d'emplois supplémentaires qui seront créés à bord du navire, mais si M. Forrestall le souhaite, je pourrais lui faire parvenir ces précisions.

M. Forrestall: Au cours de vos négociations relatives à ce service, vous êtes-vous intéressé au futur équipage de ce bateau? S'agira-t-il de Canadiens ou de marins étrangers?

M. Giroux: L'équipage du bateau?

M. Forrestall: D'où viendra l'équipage, qui a les emplois?

[Text]

Mr. Giroux: If it is in the Yarmouth-Bar Harbour service, it will be Canadians. They are Canadians now.

Mr. Forrestall: I am pleased to hear that. The suggestion, of course, was otherwise. I am pleased to hear it; that is why I wanted it on the record. So much for the ferry services.

• 1005

I had one other area, Mr. Chairman, if you want I will go on the second round. It had to do with the Coast Guard.

The Chairman: Go ahead. You have some time left, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I just wondered if we could have a very rapid update of the status, on both the east and the west coast, of the Coast Guard. I am thinking of just a general update of the intent of planned programs of which we do have some indication in the supplementary estimates. Are they going, for example, to finally locate the helicopter capabilities of the marine agency in Dartmouth at CFB Shearwater? Or are we going to resolve that by expanding the facility at Dartmouth so that the service might come back into shop or into plant, so to speak?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport): Mr. Chairman, it is our intent to finalize an arrangement with the military for the basing of the helicopter capability at Shearwater in the near-term future. Our medium-range plan is to continue with the renovations of the Dartmouth base with the ultimate goal of returning the helicopter operations to the Dartmouth base.

Mr. Forrestall: Have you anything else of major importance going on within the Coast Guard on the east coast or the west coast?

I perhaps should have said—we were somewhat remiss—I should have extended to the deputy minister and to the marine administrator particularly, our congratulations and thanks for the role played by the Coast Guard in a difficult situation at Sable Island last week.

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. Forrestall: Everyone is to be commended. I just want to do that. You all did an extraordinarily good job.

Is there anything else that you can report to us of a significant nature in respect to the Coast Guard?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, first of all, let me express our appreciation for Mr. Forrestall's very kind comments concerning the search and rescue incident involving the *Euro Princess*. We are very grateful that the operation was concluded safely with no loss of life or any serious injury. I think everybody was very fortunate in the circumstances and I think we would have to pay particular credit to the Department of National Defence helicopter crews, who at great personal risk, lifted the

[Translation]

M. Giroux: Sur la ligne Yarmouth—Bar Harbour, l'équipage sera canadien. Il l'est déjà.

M. Forrestall: Cela me fait plaisir. J'avais entendu dire que ce ne serait pas le cas. Cela me fait plaisir et c'est la raison pour laquelle je vous ai demandé de le préciser. Maintenant, nous avons assez parlé des traversiers.

J'ai autre chose à dire, monsieur le président, si vous voulez je passerai au second tour. Cela concernait la garde côtière.

Le président: Allez-y. Il vous reste un peu de temps, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je me demandais si on pouvait tout simplement avoir une mise à jour rapide de sa situation, tant sur la côte est que sur la côte ouest. Je songe à une mise à jour générale des intentions des programmes prévus que révèle le budget supplémentaire. Par exemple, va-t-elle finalement baser les hélicoptères de l'Agence maritime de Dartmouth à la BFC de Shearwater? Ou allons-nous résoudre la question en agrandissant les installations actuelles de Dartmouth pour que le service puisse y reprendre?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair (administrateur, Administration canadienne du transport maritime, ministère des Transports): Monsieur le président, nous avons l'intention de conclure un accord avec l'armée pour pouvoir baser un service d'hélicoptère à Shearwater dans un avenir rapproché. Notre programme à moyen terme consiste à continuer les innovations entreprises à la base de Dartmouth afin d'y rapatrier, finalement, les services d'hélicoptère.

M. Forrestall: Y a-t-il un autre élément d'importance majeure au sein de la garde côtière, que ce soit sur la côte est ou la côte ouest?

J'aurais peut-être dû, nous sommes un peu négligents, j'aurais dû féliciter le sous-ministre et l'administrateur du Service maritime en particulier pour le rôle que la garde côtière a joué dans la difficile situation de l'Île aux Sables la semaine dernière.

Une voix: Bravo!

M. Forrestall: Vous avez tous fait un excellent travail.

Y a-t-il autre chose que vous voudriez nous signaler d'importance concernant la garde côtière?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, tout d'abord, permettez-moi de dire que j'apprécie les aimables commentaires de M. Forrestall concernant l'opération de recherches et de sauvetage relative à la *Euro Princesse*. Nous sommes très heureux que l'opération se soit déroulée en toute sécurité sans morts ni blessés. Je pense que tout le monde a eu beaucoup de chance et je pense que nous devons être très reconnaissants aux équipages des hélicoptères du ministère de la Défense nationale qui,

[Texte]

crew off the ship in very difficult conditions at night. Certainly that was an outstanding operation on their part.

With respect to major developments in the Coast Guard, I think the important developments in the near-term future are the continuing efforts at restoration of the fleet and remodelling of the fleet. The third "R" Class icebreaker will be coming into service in a year's time, on schedule. The efforts to maintain the fleet through the fleet capital investment plan are continuing. Design contracts for the next major series of vessels are already out and contracts have been let to Saint John Shipbuilding and Dry Dock Co. Ltd. for the design of the Class 1100 series.

A second design contract will be forthcoming in the next couple of months for the next class of ship. We have also in the works, significant plans for strengthening the search and rescue capability through the use of smaller vessels on the east coast and the west coast.

• 1010

Mr. Forrestall: Does that include some shallow draft ice-breaking capability?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, not in the search and rescue field, although what we call the Class 1050 series, which was the second design contract I referred to a minute ago, will be a shallow draft icebreaker of substantive capability which could be used in both the Great Lakes and in the smaller ports along the eastern seaboard.

The institution of Loran-C on the east coast over the next several years will be a major development affecting the commercial and fishing industries. We have in process . . .

Mr. Forrestall: Not much left to the fishing industry.

Mr. Sinclair: Well, whatever there is of the fishing industry, it is within our mandate to support it and we intend to do that.

The Chairman: That is your time, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Fine.

The Chairman: I will put you down for the second round, if you wish.

Mr. Forrestall: Yes, please do.

The Chairman: Mr. Miller.

Mr. Miller: Thanks, Mr. Chairman. I have a couple of things that I would like to pursue. First of all, Vote 35c deals with the Nanaimo Harbour Commission, and I have some real interest there. Perhaps you could explain to me what this vote indicates. What I see here is a supplementary estimate of \$1.00 and I suspect that I am not reading this correctly. I would like to have an update on the progress at the Nanaimo Harbour Commission, and Duke Point particularly. At the moment, I understand we are just completing the first barge facility at Duke Point and there is an official opening coming up quite soon.

[Traduction]

au risque de leur vie, ont sauvé les marins du navire dans des conditions très difficiles la nuit. L'opération a vraiment été extraordinaire.

Pour ce qui est des développements majeurs de la garde côtière, je crois qu'à court terme, ce sont les efforts déployés en permanence pour restaurer la flotte et la restructurer. Le brise-glace de troisième classe «R» sera mis en service d'ici un an. Les efforts déployés pour maintenir la flotte au moyen du programme d'investissements se poursuivent. Les contrats de plans de la prochaine série de vaisseaux ont déjà été accordés. La *Shipbuilding and Dry Dock Co. Ltd.* de Saint-Jean a obtenu le contrat des plans de la série de classe 1100.

D'ici quelques mois, un deuxième contrat de plans sera accordé pour la prochaine classe de bateaux. Nous avons également prévu dans notre programme d'importants plans de renforcement des services de recherches et de sauvetage en utilisant des bateaux plus petits sur la côte est et la côte ouest.

M. Forrestall: Ces plans prévoient-ils un service de brise-glace en eau peu profonde?

M. Sinclair: Monsieur le président, pas dans le domaine de la recherche et du sauvetage, bien que ce que nous appelons la série catégorie 1050, série du deuxième contrat de conception dont j'ai parlé il y a une minute, sera un brise-glace spécial pour eau peu profonde qui pourra être utilisé à la fois dans les Grands Lacs et dans les ports moins importants le long de la côte est.

L'apparition du Loran-C sur la côte est, au cours de ces prochaines années, constituera un événement majeur dans l'industrie de la pêche commerciale. Nous sommes en train . . .

M. Forrestall: Il ne restera pas grand chose à l'industrie de la pêche.

M. Sinclair: Quelle que soit sa situation, nous sommes chargés de l'assister et nous le ferons.

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: D'accord.

Le président: Je peux vous mettre sur la liste pour un deuxième tour si vous voulez.

M. Forrestall: Je vous en prie.

Le président: Monsieur Miller?

M. Miller: Merci, monsieur le président. Je voudrais parler de deux ou trois choses. Tout d'abord, le crédit 35c porte sur la Commission du port de Nanaimo, et cela m'intéresse. Vous pourriez peut-être m'expliquer ce qu'indique ce crédit. Ce que je vois ici, c'est une prévision supplémentaire de \$1.00 et j'imagine que ce n'est pas ce que je devrais lire. J'aimerais avoir une mise à jour sur l'avancement des travaux de la Commission du port de Nanaimo et du Point Duke, en particulier. Pour le moment, je crois comprendre que nous sommes en train de terminer la première installation de péniche Duke et que l'inauguration aura lieu très bientôt.

[Text]

Would you give me an update on the deep sea port there, the single berth that is going to be put in the barge, and just what this estimate means.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, first of all, I would like to explain the item in the supplementary estimates. This item refers to a funding of the project in the 1981-82 fiscal year resulting from a delivery of a substantial amount of steel in late April, early May of 1981. This was budgeted for in the 1980-81 fiscal year and a corresponding amount of funds lapsed in that fiscal year. We have had to provide those funds in the current fiscal year and have done so by redirecting funds from other projects in which there would be some lapses in the 1981-82 fiscal year. The vehicle of \$1.00 is merely an indication of a transfer from one vote to another of funds internally within the program to finance these additional requirements.

I might mention that there is no change in the total estimated cost of the project; this is just a change in the phasing of the cashflow on the project.

The Duke Point terminal, Mr. Chairman, was opened officially by the Minister of Transport and representatives of the Province of British Columbia and the City of Nanaimo in mid-September. And the wharf facility is now available for use. The Port of Nanaimo has been an outstanding success story in terms of the growth in traffic over the last several years and in its ability to sustain and finance a capital program of internal improvements that have indeed been impressive.

I would like to take this opportunity of congratulating the Nanaimo Harbour Commission on an outstanding performance, not only in their operations but in bringing the Duke Point terminal project in on time and within budget.

Mr. Miller: Thank you, Mr. Sinclair.

The Chairman: That is refreshing.

Mr. Miller: I think they have done a good job and I would also like to congratulate them.

Just pursuing that: there is one berth now, I understand, that is available. Has anything been shipped over to that terminal as yet; and second, when is the anticipated beginning of a second deep sea berth there, or is that going to be dependent on the amount of lumber which is going to be available to ship over that second berth?

• 1015

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, Mr. Miller is certainly aware of the difficulties of the forest products industry in British Columbia, and I have no personal knowledge as to whether any product has yet moved over the terminal; although I suspect it has. Doman Forest Products Ltd. has constructed a sawmill on the site, but I do not believe it has opened the sawmill as yet.

[Translation]

Pourriez-vous me donner les dernières nouvelles du port en eau profond qui s'y trouve là, du port de pêche unique qui va y être créé et me dire ce que veut dire cette prévision.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, tout d'abord, je voudrais expliquer la rubrique qui figure dans le budget supplémentaire. Elle vise le financement d'un projet pour l'année budgétaire 1981-1982, qui fait suite à la livraison d'un volume important d'acier en avril dernier et au début du mois de mai dernier. Cela avait déjà été prévu pour l'année budgétaire 1980-1981 et des fonds correspondants ont été périmés cette année-là. Nous avons donc dû fournir ces fonds pour l'année budgétaire en cours et nous l'avons fait en retirant des fonds d'autres projets dont certains viendront à expiration au cours de l'année budgétaire 1981-1982. Le \$1.00 symbolique indique tout simplement un transfert interne de fonds d'un crédit à un autre au sein du programme, pour financer les besoins supplémentaires.

Je devrais peut-être mentionner que le coût total estimé du projet n'est pas modifié; il s'agit simplement d'une modification de la distribution des fonds du projet.

Le terminal du Point Duke, monsieur le président, a été inauguré par le ministre des Transports et par les représentants de la province de la Colombie-Britannique et la ville de Nanaimo, à la mi-septembre. On peut maintenant utiliser le quai. Ces dernières années, on peut dire que le port de Nanaimo s'est signalé par la croissance de son trafic et par sa capacité à maintenir et financer un programme important d'impressionnantes améliorations internes.

J'aimerais profiter de l'occasion pour féliciter la Commission du port de Nanaimo non seulement pour ses opérations mais pour avoir réalisé le projet de terminal du Point Duke à temps et dans les limites du budget.

M. Miller: Merci, monsieur Sinclair.

Le président: C'est réconfortant.

M. Miller: Je pense qu'elle a fait du bon travail et j'aimerais aussi la féliciter.

A propos du port: il y a maintenant si j'ai bien compris un poste d'amarrage. A-t-on déjà expédié des marchandises à ce terminal et deuxièmement quand va-t-on commencer les travaux d'un second poste en eau profonde à cet endroit ou cela dépend-il de la quantité de bois que l'on expédiera au second poste?

M. Sinclair: Monsieur le président, M. Miller est certainement au courant des difficultés de l'industrie de produits forestiers en Colombie-Britannique et je ne sais pas si des lois ont déjà été expédiées à ce terminal bien que je l'imagine. La société *Doman Forest Products Ltd.* a construit une sci sur place mais je ne crois pas qu'elle fonctionne déjà.

[Texte]

In terms of phase two of the project, which would be a second berth, it will be undertaken when there are sufficient indications the volume of business warrants a second berth. We trust the forest products industry will recover from its present difficulties. When it does, that should provide the necessary justification to proceed with the second berth.

Mr. Miller: Thank you.

The other issue I wish to deal with—which I think is quite serious, and has been raised twice in the House during the last couple of days—is the matter of the *Edgar Jourdain* cargo ship running aground at Hall Beach, Northwest Territories. I think it has some very major implications in terms of our ability to respond to spills in the Arctic and in the case of offshore drilling and shipment of those resources off the coasts—both the west coast and the east coast.

The Canadian Arctic Resources Committee has charged that it has taken nine months to respond to the grounding and deal with the pollutants coming from that cargo ship—in particular, the diesel fuel—and also charged, really, in a fairly extensive brief in one of their latest publications, that one of the difficulties might be the conflict of jurisdiction in dealing with pollutants in the Arctic and, I suspect, off the coast. We have the involvement of the Coast Guard, Department of the Environment, Department of Fisheries—Department of Indian and Northern Affairs also have some responsibility north of 60.

The indication from the charges of the Canadian Arctic Resources Committee is that a lot of controversy about whose responsibility it was and how fast we were able to respond leads one to fear what might happen if we do have any more serious incidents either in the north or off the coasts.

I suppose the first question is: Are the individual companies—the shipping companies, in particular—capable of dealing with what appeared to be a relatively minor situation—one which could have been overcome fairly easily, I would think. What role does Mr. Sinclair, or anybody else, think the shipping companies have in being the first line of defence against pollution? Do we demand, through the Canada Shipping Act, adequate standards on vessels, both in terms of quality of the ship and pollution clean-up equipment aboard?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, first of all, I would like to make the comment I do not entirely agree with the conclusions of the Canadian Arctic Resources Committee in that it took nine months.

When the *Edgar Jourdain* ran aground on Hall Beach very late in the season, the Coast Guard people inspected the vessel and made a determination that there had not been pollution of any significance, the best alternative was to drain off the product in the springtime, and that was the safest course of

[Traduction]

Pour ce qui est de la phase deux du projet, c'est-à-dire la création d'un deuxième poste de mouillage elle sera entreprise lorsque la volume d'affaire le justifiera. Nous pensons que les sociétés de produits forestiers réussiront à surmonter les difficultés actuelles. Lorsque cela sera le cas, nous devrions pouvoir alors poursuivre le projet du deuxième poste de mouillage.

M. Miller: Merci.

Deuxièmement je voudrais parler, et je pense que c'est une question très importante qui a été soulevée deux fois à la Chambre ces deux derniers jours, du cargo *Edgar Jourdain* qui s'est échoué à Hall Beach dans les Territoires du Nord-ouest. Je pense que cette affaire soulève sérieusement la question de notre capacité à faire face aux déversements d'hydrocarbures dans l'Arctique ou à partir des forages en haute mer ou à l'occasion d'expéditions de produits pétroliers du large, qu'il s'agisse de la côte ouest ou de la côte est.

Le comité canadien des ressources de l'Arctique se plaint qu'il a pris neuf mois pour s'occuper des polluants provenant de ce cargo, et notamment du carburant diesel. Elle s'est également plainte dans un long mémoire figurant dans une de ces dernières publications que l'une des difficultés provient peut-être du conflit de compétences en matière de polluants déversés dans l'Arctique et j'imagine au large des côtes. Interviennent, en effet la garde côtière, le ministère de l'Environnement, le ministère des Pêches et enfin le ministère des Affaires indiennes et du Nord (au nord de la 60^e parallèle).

Les accusations de la Commission canadienne des ressources de l'Arctique, font craindre, devant les controverses sur l'autorité compétente et devant la lenteur de notre intervention, les conséquences d'un autre événement aussi grave dans le nord ou au large des côtes.

J'estime que la première question à se poser est la suivante: les sociétés individuelles, les compagnies de navigation notamment, auraient-elles pu faire face à une situation relativement peu sérieuse, c'est-à-dire facilement maîtrisable? Quel rôle immédiat selon M. Sinclair ou quiconque, doivent tenir les compagnies de navigation dans la lutte contre la pollution? Exigeons-nous, en exécution de la Loi sur la marine marchande au Canada des normes suffisantes en matière de navire tant au sujet de la qualité et la construction que du matériel de nettoyage de bord?

Le président: Monsieur Sinclair?

M. Sinclair: Monsieur le président, j'aimerais tout d'abord dire que je ne suis pas entièrement d'accord avec les conclusions de la Commission canadienne des ressources de l'Arctique selon lesquelles l'intervention a pris neuf mois.

Lorsque le cargo *Edgar Jourdain* s'est échoué à Hall Beach, très tard dans la saison, la garde côtière a inspecté l'épave et déclare qu'il n'y avait pas de pollution importante, que la meilleure solution était d'éliminer le produit au printemps et que c'était là la mesure la plus sûre compte tenu des circons-

[Text]

action in terms of what was involved in the circumstances and capabilities of dealing with it at that time of year.

Subsequently, in springtime, the fuel aboard the vessel was burned off. The operation was conducted safely and I think efficiently, and the matter was put to rest.

• 1020

With respect to the questions raised by Mr. Miller, certainly shipping companies have the responsibility to clean up their own spills. However, many of them do not have the capacity to clean up any sort of a major spill. The Canadian Coast Guard is the governmental agency tasked with the clean-up of any ship-source pollution, and we have as good equipment as anybody in the world, I think, to respond to that particular role.

With respect to the question on role, as far as we are concerned, we believe we understand what our role is and we have worked that out in co-operation with the Department of Environment and others. With regard to ship source pollution, there are standing arrangements in many parts of the country that are well understood, and I do not believe we have a problem in sorting out roles in that respect.

With respect to standards, certainly any ship is required to meet the Canadian regulatory standards, which I think are probably as good as any in the world and as stringent as any in the world. Some ships are better founded than others, but that does not mean that the less well-founded ships are seriously deficient in any way; they meet the requirements of the Canada Shipping Act or they would not be allowed to continue their role.

The Chairman: Mr. Sinclair, when a spill occurs and a shipping company does not have the ability to clean it up and the Coast Guard undertakes the job, is the company then billed for the clean-up?

Mr. Sinclair: Yes, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. Sorry, Mr. Miller; go ahead.

Mr. Miller: That is fine, Mr. Chairman. So the Coast Guard is the agency that determines whether an emergency exists or not. In this case, was the Department of the Environment involved in the initial inspection, or did the Coast Guard on its own determine that there was no emergency at that time? Secondly, the time of year indicates that it was one factor in determining that the ship could be left till the spring. Does that not indicate that we were dealing with a time of year when a spill did occur or could have occurred, which led us to the point where we were not able to make a clean-up, or possibly could not have made a clean-up in that season because the ice was setting in? Are we not stretching our season of drilling and cargo shipment in the Arctic if there was sensitivity to ice coming in and preventing any adequate clean-up operation at that time?

The Chairman: Mr. Sinclair.

[Translation]

tances et des moyens d'intervention disponibles à cette époque de l'année.

Par la suite, au printemps, le carburant qui se trouvait toujours à bord du paquebot a été brûlé. L'opération de nettoyage a été effectuée en toute sécurité et je crois efficacement et on n'en a plus parlé.

Quant aux questions soulevées par M. Miller, les sociétés d'exposition sont tenues de nettoyer leur propre déversement d'hydrocarbures. Toutefois, la plupart d'entre elles n'ont pas les moyens de nettoyer un déversement important. La garde côtière du Canada est le service gouvernemental chargé de nettoyer toute pollution des navires et nous sommes aussi bien outillés que les autres pays je crois pour remplir ce rôle.

Pour ce qui est de la question de rôle, en ce qui nous concerne, nous croyons comprendre notre rôle et nous l'avons établi conjointement avec le ministère de l'Environnement et les autres. Pour ce qui est de la pollution des navires, il existe des accords permanents dans nombre de points du pays et qui sont bien compris. Je ne pense pas qu'il y ait un conflit de compétences à ce sujet.

Pour ce qui est des normes, chaque bateau est tenu de respecter les normes canadiennes, qui, d'après moi sont aussi bonnes que celles des autres pays et aussi strictes. Certains bateaux sont mieux conçus que d'autres, mais cela ne veut pas dire que les autres ne font pas l'affaire: ils peuvent répondre aux exigences de la Loi sur la marine marchande du Canada ou alors ils ne pourraient continuer à naviguer.

Le président: Monsieur Sinclair, lorsqu'il y a déversement d'hydrocarbures, et qu'une compagnie de navigation n'a pas les moyens de le nettoyer et que la garde côtière entreprend de le faire, impute-t-on les frais de nettoyage à la compagnie?

M. Sinclair: Oui, monsieur le président.

Le président: Merci. Excusez-moi monsieur Miller allez-y.

M. Miller: Ce n'est rien monsieur le président. Donc, la garde côtière est l'organisme qui détermine s'il y a urgence ou non. Dans le cas qui nous occupe, le ministère de l'Environnement a-t-il procédé à une inspection initiale ou la garde côtière a-t-elle décidé de son propre chef qu'il n'y avait pas urgence à ce moment-là? Deuxièmement, l'époque à laquelle cela se passait a compté dans la décision d'attendre jusqu'au printemps. Cela ne montre-t-il pas qu'il s'agissait d'une époque de l'année à laquelle le déversement s'était produit ou aurait pu se produire, sans que l'on puisse intervenir à cause des glaces en formation? Ne prolongeons-nous pas exagérément la saison de forage, et des expéditions de fret dans l'Arctique s'il y a un risque de prise des glaces et impossibilité d'opérer de bons nettoyages?

Le président: Monsieur Sinclair?

[Texte]

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, clean-ups of oil spills in the Arctic is a very difficult subject which is being actively studied by several government departments. It presents, certainly, very difficult circumstances. If you have a spill in Arctic waters that are ice infested, it pretty well effectively prevents any sustained clean-up such as you might have in southern waters. However, there are some advantages in that some of the initial testing which has been done on controlled spills in the Arctic indicates that the oil tends either to go right to the bottom or to coagulate in with the ice, which may enable a clean-up in the springtime under more favourable conditions.

However, that whole field is very much a new field and the subject of many research and development experiments at the present time, and there is no definitive answer as to how you would tackle or how you should tackle a major oil spill in the Canadian Arctic.

Mr. Miller: The blow-out in the Gulf of Mexico indicated that there is really no technology in the world, or any equipment in the world, that is going to deal with an oil well blow-out; and yet, at the time, the sea was relatively calm and currents were very, very slow. I think every company in practically every nation attempted to respond to the emergency. Yet, we were many, many months before the well had been prevented, or capped. Nine months is a long time to have oil coming up, even in the Gulf of Mexico.

• 1025

My concern is we could not respond; the world could not respond very adequately anyway to that spill. My concern is what will happen if we have a similar incident in the Arctic or off the east coast. In both places, there are very sensitive environmental conditions, in the Arctic and very important fisheries resources off the east coast.

Where are our major booms, slick-lickers, which might be able to respond to a Beaufort Sea or a Hibernia? Let us not even say it is a major blowup, a serious tanker accident. Where is the equipment to respond to that? How many days would it take to get to one of the rigs in the Beaufort Sea, for example?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we have pollution equipment stationed at several strategic locations across Canada including St. John's, Newfoundland, and Halifax, Nova Scotia, and also at Tuktoyaktuk in the Arctic, just to name three.

Depending on where there is a major occurrence, it would be a matter of hours or a relatively few number of days before equipment could be either marshalled from the closest spot or flown in from other more distant spots.

Mr. Miller is quite correct when he states virtually no equipment available in the world today is capable of dealing with an offshore oil spill where there is significant wave movement. The only effective method of dealing with that kind

[Traduction]

M. Sinclair: Monsieur le président, le nettoyage des déversements d'hydrocarbures dans l'Arctique est un sujet épineux qu'étudient actuellement plusieurs ministères. Les conditions sont en effet très difficiles. Si un déversement d'hydrocarbures se produit dans les eaux de l'Arctique chargées de glaces, celles-ci empêchent tout nettoyage sérieux comme on pourrait le faire dans les eaux du sud. Toutefois, il y a quand même certains avantages étant donné que d'après les tests qui y ont été effectués sur des déversements contrôlés, le pétrole tend à aller directement au fond ou à se combiner avec la glace, ce qui permet au printemps de faire un nettoyage dans de meilleures conditions.

Toutefois, c'est quand même un domaine nouveau qui fait l'objet de nombreuses recherches et d'expériences à l'heure actuelle. Pour le moment nous n'avons pas de réponse définitive quant à la manière de faire face à un déversement important dans l'Arctique canadien.

M. Miller: Le dernier déversement qui s'est produit dans le golfe du Mexique montre qu'il n'y a vraiment aucune technique au monde ou aucun équipement qui permette de faire face à l'explosion d'un puits. Et pourtant, à ce moment-là, la mer était relativement calme et les courants très lents. Je pense que toutes les sociétés du monde ont essayé de faire face à cette situation d'urgence. Pourtant, cela a pris des mois et des mois avant de coiffer le puits. Neuf mois c'est beaucoup même dans le golfe du Mexique.

Ce qui me préoccupe c'est que n'avons pas réussi à faire face à la situation, du moins pas d'une manière très efficace. Je me demande alors ce qui se produirait si la même chose arrivait dans l'Arctique ou au large de la côte est. En effet, dans ces deux endroits, le milieu écologique est très sensible et il y a beaucoup de ressources halieutiques au large de la côte est.

Où sont nos techniciens, nos spécialistes qui pourraient faire face à un événement de ce genre dans la mer de Beaufort ou à Hibernia? Et nous ne parlons pas d'une explosion catastrophique, d'un grave accident de pétrolier. Où est l'équipement pour y faire face? Combien de jours faudra-t-il pour se rendre jusqu'à l'un des derricks de la mer de Beaufort, par exemple?

Le président: Monsieur Sinclair?

M. Sinclair: Monsieur le président, nous avons un équipement antipollution basé à plusieurs endroits stratégiques au Canada y compris Saint-Jean de Terre-Neuve et Halifax en Nouvelle-Écosse, et également à Tuktoyaktuk dans l'Arctique, entre autres.

Selon l'endroit de l'accident, cela prendrait des heures ou quelques jours avant que l'équipement puisse être acheminé à partir du point le plus proche ou expédié par avion d'un endroit plus éloigné.

M. Miller a tout à fait raison lorsqu'il dit qu'aucun équipement au monde ne peut faire face à un déversement d'hydrocarbures en haute mer agitée. Le seul moyen efficace que l'on ait trouvé jusqu'à maintenant c'est d'utiliser des produits

[Text]

of thing, which has been found to date, is the use of chemical dispersants, which are not always supported by the environmental groups involved.

I can make no comment in the case of the oil spill in the Gulf of Mexico to which Mr. Miller refers because I do not have the necessary expertise, with respect to capping the well or the length of time it took to cap the well. But, I think that particular incident amply demonstrated the inability of dealing with an offshore oil spill. It is a fact giving us considerable concern. There are many groups in the world, including the oil companies, who are actively doing research and development on methods of possible containment; however, up to this point in time I do not believe anyone has come up with the ideal solution.

The Chairman: You have a couple of minutes left, Mr. Miller.

Mr. Miller: I just want to deal with the implications of Bill C-48 concerning jurisdiction on the coasts and in the north.

Bill C-48 seems to, or does, give a great deal of increased jurisdiction over the Minister of Energy, Mines and Resources in that department in general. One of the concerns expressed by our party for some months now is that, to a large extent, it excludes the Minister of the Environment—particularly on the coast—and undermines the jurisdiction of the Minister of Indian and Northern Affairs north of 60.

I am just wondering if there has been adequate input from the Ministry of Transport in dealing with jurisdiction over marine transportation on the coasts and in the north so that the Department of Transport will still be the first-line agency for dealing with pollutants on the coasts and in the north. Have there been discussions between departments in terms of how Bill C-48 might affect the jurisdiction of the Ministry of Transport in dealing with marine transportation off the coasts and in the north?

• 1030

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, discussions have been held, and are being held at the present time, between Energy, Mines and Resources and the Canadian Oil and Gas Lands Administration and ourselves with respect to coming to a complete understanding on the respective roles of the various parties in dealing with the provisions of Bill C-48, and the Minister of Transport's responsibilities under the Canada Shipping Act.

The Chairman: Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman. Before I get into the main thrust of my questions today, I would like to ask a sort of annual question of Mr. Sinclair. Because of a rather short—I am very pleased to say short—strike this summer in Thunder Bay in the grain industry, we have a very large amount of grain on hand for export. As there is a market for this grain, is the department going to try to keep the Seaway open? Do you have a tentative date, or any plans to keep it open a little longer than—I understand that there is a bit of

[Translation]

chimiques qui dispersent le déversement mais que le milieu écologique ne tolère pas toujours.

Je ne peux rien dire sur le déversement d'hydrocarbures du golfe du Mexique, dont parle M. Miller car je n'ai pas les connaissances voulues pour discuter l'obturation du puits ou le temps de l'opération. Mais je pense que cet accident prouve amplement l'incapacité à pallier ce genre de situation. C'est un fait qui nous préoccupe beaucoup. Il y a de nombreux groupes dans le monde, y compris les sociétés pétrolières, qui font de la recherche sur les méthodes possibles pour contenir les déversements. Toutefois, je ne pense pas, pour le moment, qu'une solution idéale ait été trouvée.

Le président: Il vous reste quelques minutes monsieur Miller.

M. Miller: Je voudrais tout simplement parler des répercussions du Bill C-48 en matière de compétences sur les côtes et dans le Nord.

Apparemment, le Bill C-48 augmente considérablement la compétence du ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources au détriment du ministre de l'Environnement, notamment sur la côte, et au détriment du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, au nord du 60^e parallèle, ce que notre parti déplore depuis quelques mois.

Je me demande si l'on a suffisamment songé au ministre des Transports pour ce qui est de la juridiction sur les transports maritimes sur les côtes et dans le Nord, et pour en faire le premier organisme à s'occuper des polluants déversés sur les côtes et dans le Nord. Et les différents ministères se sont-ils consultés sur les répercussions du Bill C-48 sur les compétences du ministère des Transports en matière de transport maritime au large des côtes et dans le Nord?

M. Sinclair: Monsieur le président, des consultations ont eu lieu et prennent place à l'heure actuelle entre le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources, de l'Administration canadienne du pétrole et du gaz, et nous-mêmes pour nous préciser les rôles respectifs des diverses parties intéressées par les dispositions du Bill C-48 ainsi que les responsabilités du Ministre en vertu de la Loi sur la navigation maritime au Canada.

Le président: Monsieur McRae.

M. McRae: Merci, monsieur le président. Avant d'entrer dans le vif du sujet de mes questions d'aujourd'hui, j'aimerais commencer par poser une question que l'on pourrait qualifier d'annuelle à M. Sinclair. La grève de l'industrie du grain qui a eu lieu cet été à Thunder Bay ayant été d'assez courte durée, et j'en suis fort aise, nous avons beaucoup de grain à exporter. Comme il existe un marché pour ce grain, le Ministère essaiera-t-il de garder la voie maritime ouverte? Avez-vous fixé une date provisoire ou avez-vous projeté de la garder

[Texte]

holdup in Thunder Bay because there are not enough ships. It would seem to me that we may get caught in a situation where a lot of ships will be coming along and then they will not be able to get out.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the procedures and dates for the closing of the St. Lawrence Seaway system are exactly the same in 1981 as they were in 1980. The planned date of closing is December 15th with ships calling in at checkpoints. We would use the next three to four days to clear those ships out of the system. I know Mr. McRae is aware that our entire operations are in the good hands of mother nature and the degree to which she co-operates or does not co-operate is probably more influential than any decisions that we make as to when the Seaway system will be closed.

We are aware that the elevators in Thunder Bay are very full at this time of the year and that the dislocations in the transportation system, which were caused by the strike in Thunder Bay, still have not worked themselves out of the whole system. The rail system is now working well and the final stages of the dislocation in shipping are working out. I was in contact with the port of Thunder Bay just last week and Mr. McRae is quite correct; there were no ships in at Thunder Bay on one particular day and the next day 12 presented themselves while another four were on the way. We can see that there is still a dislocation, that there is not a smooth flow.

Needless to say, we will co-operate and do our best to get as much grain moved out of the system as we possibly can, given the constraints of weather and constraints imposed by the necessity for the United States Seaway Authority to continue their program of concrete repairs at the Snell and Eisenhower locks, which they will begin to dewater on December 21st.

Mr. McRae: So we can assume that if the weather holds out, and it strikes me that it has not been too bad on the upper lakes at this stage of the game, you will not be closing down unless you have to. It will not be a routine type of closing down.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, having been badly bitten in past years, I will make no commitment.

Mr. McRae: I will ask the same question of the minister, perhaps in Question Period this afternoon.

I would like to deal now with Mr. Kroeger. I have in front of me an article which appears with your name on it, Arthur Kroeger, correct? I am going to be tough on this. It appeared in *Options*, in the summer, and I must say that it shocked me. I am having a hard time with hyperbole after listening to Mr. Bouey every day, so I cannot be as shocked as I would have been had I just read this article without listening to other people. What bothered me so much about this article was the attitude that seemed to run through the whole thing. The attitude that transportation problems in Canada are basically

[Traduction]

ouverte un peu plus longtemps, car je crois savoir qu'il y a des retards à Thunder Bay du fait du nombre insuffisant de navires. Et personnellement, j'ai bien peur de voir un grand nombre de navires remonter la voie maritime et ne plus être capables d'en ressortir.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, les procédures et les dates de fermeture de la voie maritime du Saint-Laurent seront exactement les mêmes en 1981 qu'en 1980. La date prévue pour la fermeture est le 15 décembre et les navires sont invités à communiquer avec les centres de contrôle. Nous passerons ensuite les trois ou quatre jours suivants à faire sortir ces navires de la voie maritime. Je ne doute pas que M. McRae sache que notre sort est entre les mains de mère nature dont les bonnes ou mauvaises dispositions sont beaucoup plus importantes que toute décision que nous pourrions prendre quant à la date de fermeture de la voie maritime.

Nous savons que les silos de Thunder Bay sont pleins à cette époque de l'année et que les difficultés de transport consécutives à la grève de Thunder Bay ne sont pas encore toutes réglées. Les chemins de fer fonctionnent bien maintenant et nous sommes en train de régler les derniers problèmes de navigation maritime. J'ai communiqué avec des responsables du port de Thunder Bay la semaine dernière et je dois dire que M. McRae a raison. Il y a eu un jour sans aucun navire à Thunder Bay, mais le lendemain, 12 sont arrivés et 4 autres étaient en route. Il y a donc encore des problèmes, la circulation n'est pas encore tout à fait régularisée.

Il va sans dire que nous avons l'intention d'assurer notre collaboration et de faire de notre mieux pour expédier tout le grain possible compte tenu du temps et des contraintes imposées par les travaux indispensables de bétonnage effectués par l'Administration américaine de la Voie maritime aux écluses de Snell et d'Eisenhower, qu'ils commenceront à vider le 21 décembre.

M. McRae: Nous pouvons donc espérer, si le temps se maintient, et je crois savoir que c'est le cas sur les Grands lacs en ce moment, que vous ne fermerez pas avant d'être obligés de le faire. Ce n'est donc pas une décision de routine qui fermera la voie maritime.

M. Sinclair: Monsieur le président, comme j'ai été beaucoup échaudé ces dernières années, je n'ai pas l'intention de prendre un engagement quel qu'il soit.

M. McRae: Je poserai la même question au Ministre, peut-être à la période des questions cet après-midi.

J'aimerais maintenant m'adresser à M. Kroeger. J'ai ici devant moi un article que vous avez signé, Arthur Kroeger, d'accord? Je serai dur. Cet article a été publié dans *Options* l'été dernier et il m'a fort choqué. J'ai l'habitude des exagérations, surtout depuis que j'écoute M. Bouey tous les jours, et je ne me serais pas scandalisé outre mesure si j'avais lu l'article sans entendre ce qu'on en dit. Ce qui m'a dérangé dans cet article, c'est l'attitude qui s'en dégage. En effet, on semble vouloir nous faire croire que les problèmes de transports au Canada sont fondamentalement réglés, qu'il ne reste que de

[Text]

solved, and we have only minor problems, but we are non-interventionists. We do not intend to intervene. We talk a fair amount about air. When we use the word "air" we say "we": the clientele we serve and so on. When we talk about railroads we talk about they. The railways say that because of their losses they are not going to be able to do so and so.

• 1035

I can only find one reference in the whole article to energy. The fuel bill of the railways, for example—that was the only piece I could see—went up by 45 per cent in the last two years.

The Chairman: Mr. McRae, I am having a little difficulty with the line you are pursuing, relative to the supplementary estimates.

Mr. McRae: Well, I am pursuing the line dealing with all of the estimates of the department. I suppose it is a little thick, but basically speaking what I am trying to get at, I will explain. I am going to get at one of the facts and that is we have cut back VIA Rail and that when we have a very major problem—

The Chairman: Okay.

Mr. McRae: —and what I am trying to show is that the energy problem, which the minister and which Mr. Kroeger fail to even talk about as being a transportation problem, is not even mentioned, other than that one very small piece in this whole article. This would lead me to believe that the department is going nowhere. They really do not see transportation as—as a matter of fact, there is a statement in here that appals me. It says:

Changed times have led us in Transport Canada to take a somewhat restricted view of our functions, although our modesty does not extend to the point that we think of ourselves as a small department.

Now, there is no country in the world, Mr. Kroeger—I am sure there is no country in the world—with the small population that we have, spread out the way we are, trying to run an east-west situation when the normal economic lines would normally be north-south. There is no department that should be more interventionist than this department. In other parts of the world transportation is an extremely interventionist industry. I find this almost unbelievable.

I would like to get to the VIA Rail part because I do not want the chairman to feel that they are having any difficulty or to squirm or anything like that. I guess what really brought me to think about this was the idea that the minister keeps talking about the fact that there is a love-in with the automobile and that we do not really have any kind of thing to do about it. This was the great love-in with the automobile, one of the great revolutions. The fact that close to 50 per cent of all oil is used by the transportation industry—and I would say

[Translation]

petits problèmes et que nous avons adopté une attitude de non-intervention. Nous n'avons pas l'intention d'intervenir. Nous parlons beaucoup de transport aérien. Lorsque nous parlons de transport aérien, nous nous servons du pronom «nous», de la clientèle que nous desservons, et ainsi de suite. Lorsque nous parlons des chemins de fer, nous utilisons le pronom «ils». Les chemins de fer se plaisent à dire que leurs pertes les empêchent de faire bien des choses.

L'article en question ne mentionne l'énergie qu'une seule fois. Le coût du carburant pour les chemins de fer, par exemple—c'est la mention que j'ai trouvée—a augmenté de 45 p. 100 au cours des deux dernières années.

Le président: Monsieur McRae, j'ai de la difficulté à vous suivre. Je ne vois pas le rapport avec le budget supplémentaire.

M. McRae: Eh bien, je veux en venir au budget du ministère. Je peux vous sembler loin du sujet, mais j'y viens. J'arrive aux faits. Nous avons effectué des coupures au niveau des services de VIA Rail, et lorsque nous faisons face à un grave problème...

Le président: D'accord.

M. McRae: ... et ce que je veux dire, c'est que le problème de l'énergie n'est pas du tout mentionné dans tout cet article, mis à part les chiffres que je viens de vous citer. Le ministre et M. Kroeger ne semblent même pas savoir que cela crée des problèmes de transport. Cela me porte à croire que le ministère ne sait pas où il s'en va. Il ne voit pas le transport comme—et en fait, cet article contient une déclaration qui m'a abasourdi. Voici l'extrait en question:

Les changements survenus ces derniers temps ont poussé les responsables de Transports Canada à adopter une vue assez limitée de leur rôle, et tout en restant humbles, nous n'arrivons tout de même pas à nous considérer comme un petit ministère.

Eh bien, monsieur Kroeger, je suis persuadé qu'il n'y a pas d'autre pays au monde qui compte si peu de population pour l'immensité de territoire, et qui essaie de faire face à une situation est-ouest comme la nôtre, par opposition à une économie normale, qui va plutôt du nord au sud. Il me semble que le ministère qui devrait intervenir le plus est bien celui-ci. En effet, le transport est une industrie interventionniste dans bien d'autres pays. Je trouve cette situation absolument aberrante.

J'aimerais passer à la question de VIA Rail, car je ne voudrais pas créer des problèmes pour le président. En fait, ce qui a fait germer cette idée dans mon esprit, c'est que le ministre n'arrête pas de dire qu'il existe une fixation sur l'automobile et que nous ne pouvons vraiment rien y faire. Cette fixation sur l'automobile a été une révolution. Le fait est que 50 p. 100 de tout le pétrole est utilisé par l'industrie du transport, et je pense que l'on pourrait dire que les automobilistes en consomment au moins la moitié. Ces données me

[Texte]

half of that, at least, is used by automobiles— would lead me to believe that at some particular point there are problems that you do not even recognize. It is not in your article at all.

We spend \$1 billion or \$1.5 billion on a CHIP program and we are doing a whole series of conversions on the other side of it and yet, in the transportation side of it, it is not a problem. So, I think that if we are going to get people out of the automobile for longer distance hauls and so on, we are not going to get them into buses. We are going to get them into trains, good trains. I just find it unbelievable that this department, in this country, which should have a strongly interventionist transport department really going out there and fighting for every buck it can get, can completely ignore these things and can take this attitude that everything in this country is run properly.

I can tell you that from Thunder Bay west, everything is not happy, in terms of transportation. The people in the west particularly feel that they are being left out. Yet this is the attitude that you convey—and correct me if I am not right—you use the word “non-interventionist” and you use the words that you are not really a small department, but you do not have a very big role. If that is the attitude, then I just do not see how this country is ever going to survive. It was put together by transportation. It was put together by railways and it will never stay together, unless we are constantly aggressive.

The Chairman: I just want to assure Mr. McRae that I was not squirming and I am not one who is likely to do so. In any case, Mr. Kroeger, you have been given a platform to make your speech. Go ahead, sir.

Mr. Kroeger: Do I have to limit my answer to the supplementary estimates?

The Chairman: I think we can give you the latitude that the members have.

• 1040

Mr. Kroeger: First of all, transportation in a country like Canada is always going to be very important. There are periods in which there is an aggressive, expansionist, and if you like, interventionist role which prevails, and then you get some other periods of consolidation. The article to which Mr. McRae refers, was essentially a descriptive article. It talks about the way transportation has been approached not just by government but, so far as I can see, by attitudes in non-government circles as well for the past 15 years and, particularly, since the passage of the National Transportation Act of 1967.

On the question of interventionism versus non-interventionism, there are perhaps three reasons can be cited for a more limited, more selective, approach. The article says in one of the opening paragraphs that transportation is still an instrument of national policy when it is used more judiciously than it has been at times in the past.

The reasons for what I perceive to be a more selective approach in the past 10 or 15 years are, first, the difference between having a relatively mature transportation system with

[Traduction]

portent à croire que vous refusez de reconnaître l'existence de certains problèmes. Votre article n'en parle même pas.

Nous avons consacré 1 milliard ou 1.5 milliard de dollars au programme d'isolation des maisons, et nous encourageons d'autres programmes de conversion. Cependant, on semble laisser l'aspect transport de côté. Je pense que même si nous pouvons encourager les voyageurs à ne pas se servir de leur automobile pour de longs trajets, on ne réussira jamais à leur faire prendre l'autobus. Mais on pourrait réussir à les encourager à prendre le train. Je trouve donc incroyable que ce ministère, dans un pays comme le nôtre, qui devrait adopter une approche d'intervention directe et se battre pour assurer sa rentabilité, puisse laisser ces aspects complètement de côté et dire que tout va bien dans ce pays.

Je peux vous dire que de Thunder Bay vers l'Ouest, tout n'est pas rose en termes de transport. En effet, les gens, dans l'Ouest, se sentent particulièrement lésés. Mais vous n'en adoptez pas moins cette attitude, et si je ne m'abuse, vous utilisez même l'expression «non interventionniste», et vous dites que vous n'êtes pas vraiment un petit ministère, mais que vous n'avez pas un très grand rôle à jouer. Si c'est votre attitude, je ne vois pas comment nous survivrons. Ce pays a été uni grâce aux transports, grâce aux chemins de fer, et ne pourra pas rester uni si nous n'adoptons pas une attitude plus dynamique.

Le président: Je tiens à assurer M. McRae que son intervention ne m'a pas du tout troublé, loin de là. Dans tous les cas, monsieur Kroeger, on vous donne l'occasion de faire un discours. A vous la parole.

M. Kroeger: Dois-je limiter ma réponse au budget supplémentaire?

Le président: Je pense que nous pouvons vous accorder autant de latitude qu'aux membres du Comité.

M. Kroeger: Premièrement, le transport dans un pays comme le Canada jouera toujours un rôle très important. Il y a des périodes de dynamisme, d'expansion et si vous voulez, d'interventionnisme. Il y a aussi des périodes de stabilisation. L'article dont parle M. McRae constitue essentiellement une description de la situation. Il explique l'approche du gouvernement, mais aussi, les attitudes qui prévalent dans les milieux non gouvernementaux depuis 15 ans, et en particulier, depuis l'adoption de la Loi nationale sur les transports, de 1967.

Pour ce qui est de l'interventionnisme, par opposition au non interventionnisme, l'on peut, je pense, donner trois raisons à l'appui d'une approche plus limitée, plus sélective. Il est dit dans l'un des premiers paragraphes de l'article que le transport demeure un instrument de politique nationale et qu'il est utilisé avec beaucoup plus de circonspection que par le passé.

Mais voici les raisons à l'appui de l'approche plus sélective adoptée au cours des 10 ou 15 dernières années. Il y a d'abord la différence entre un réseau de transport relativement bien

[Text]

still plenty of requirements in various parts of the country but, in a sense, being a system that is built, and the question now of adding to it here, keeping it in good order there, and so forth.

The country does have a fairly mature system and, as the articles cites, the last really big federal expenditures in transportation were on the St. Lawrence Seaway in the 1950s and its completion of the Trans-Canada Highway in the 1960s. If you look around, at present the sort of figures cited for the Alaska Highway Gas Pipeline are in the range of \$40 billion to \$50 billion. There is just nothing comparable in the field of conventional transportation. We might talk about a few hundred here or 75 million there, but no one is using these multi-billion figures for conventional transportation projects because, in fact, the country has a fairly extensive road network, a system of ports which usually is able to keep up with traffic, two highly efficient national railways and so forth.

The second reason is perhaps more in passing—but it is a very real one—is that the degree of interventionism one can engage in bears a direct relationship to how much money you have. In a period of fiscal restraint you have to be very selective in the places in which the investments are made and how the available funds are used.

Mr. McRae: Let me stop you at that particular point. I suggest to you, in reference to this article, that you are verifying what is in it. You are saying the same thing, which is that the Ministry of Transport is very non-aggressive. And if you are not aggressive to get money to do things, you know you are not going to have the money. It bothers me when I think that in this country this department is just sitting back and saying, we have no money so we cannot do anything about it. This is exactly what we did with VIA Rail, so we will go on.

Mr. Kroeger: I do not think that my colleagues in the Ministry of State for Economic Development or the Committee of Deputy Ministers, which meets every Thursday afternoon, would describe us as non-aggressive. On the contrary, an assessment of where the new money has gone in the past 18 months or 2 years will indicate that the Department of Transport has got more than its share. It is just that the overall pie to be divided up has not been very big.

I will point out some things: increases in the air administration capital budget: 20 million this year, 40 million next year, 60 million the year after that; Roberts Bank, Ridley Island, Duke Point, Saint John Potash; the allocation of \$1.3 billion for western transportation, particularly railway transportation, and I could go on. The Department of Transport has been as aggressive as anybody in town in looking for money, but we also have to recognize that there is not very much money.

[Translation]

rodé, même si les besoins sont encore nombreux dans diverses parties du pays, mais il n'en demeure pas moins que le réseau existe, et la nécessité d'ajouter ici, de réparer là, et ainsi de suite.

Le réseau canadien est relativement complet, et comme l'article le mentionne, la dernière grande dépense fédérale en matière de transport concernait la Voie maritime du Saint-Laurent, ce qui remonte aux années 50, et l'achèvement de la transcanadienne, vers les années 60. Je tiens à vous rappeler que le gazoduc de l'autoroute de l'Alaska coûtera de 40 à 50 milliards de dollars. Il n'y a rien de comparable dans le secteur du transport traditionnel. Il peut s'agir de quelques centaines ici, ou de 75 millions là, mais aucun projet de transport traditionnel ne s'élève à plusieurs milliards, car, en fait, il existe un réseau routier très étendu, au Canada, un nombre de ports suffisant pour accommoder le trafic, la plupart du temps, ainsi que deux chemins de fer nationaux très efficaces.

La deuxième raison est peut-être de nature plus provisoire, mais elle n'en demeure pas moins réelle. En effet, le degré d'intervention a un rapport direct avec les crédits disponibles. En période de restrictions financières, il faut faire beaucoup plus attention aux projets dans lesquels on investit et à la façon dont les fonds disponibles sont utilisés.

M. McRae: Laissez-moi vous interrompre ici. Il me semble que vous confirmez les idées qui paraissent dans cet article. Vous dites la même chose, à savoir que le ministère des Transports n'est pas très dynamique. Et si vous ne déployez pas suffisamment d'efforts pour obtenir les fonds nécessaires pour faire quelque chose, vous ne les obtiendrez jamais. Cela me dérange de penser que le ministère ne fait rien et se contente de dire qu'il n'a pas d'argent et ne peut, par conséquent, rien faire. C'est exactement ce qui s'est passé dans le cas de VIA Rail.

M. Kroeger: Je ne pense pas que mes collègues du ministère d'État au Développement économique, ou que le comité des sous-ministres qui se réunit tous les jeudis après-midi, nous décriraient comme étant non dynamiques. Au contraire, un examen de la répartition des fonds faite au cours des 18 derniers mois, ou des deux dernières années, montrera que le ministère des Transports a obtenu plus que sa part. Mais il n'en demeure pas moins que la masse globale de crédits disponibles n'est pas très importante.

Laissez-moi vous donner quelques chiffres: le budget d'investissement de l'Administration des transports aériens a augmenté cette année de 20 millions de dollars, il augmentera de 40 millions de dollars l'année prochaine, et de 60 millions de dollars l'année d'après; n'oubliez pas non plus Roberts Bank, l'île Ridley, Duke Point, Saint John Potash; n'oubliez pas non plus l'affectation de 1.3 milliard de dollars au transport dans l'Ouest, surtout au transport ferroviaire. Et je pourrais continuer à vous donner d'autres exemples. Le ministère des Transports a été aussi agressif que les autres pour ce qui est d'obtenir des fonds. Mais il faut tenir compte du fait qu'il n'y a pas beaucoup d'argent disponible.

[Texte]

The point is simply that, in a period of fiscal restraint, you really cannot contemplate multi-billion dollar projects for the construction of roads in the Arctic, say, or whatever, because that kind of money does not exist.

• 1045

Mr. McRae: You appear to be repeating the article, and I think that is fair game, but let me try to deal with this one aspect that I think is tremendously important and is certainly relevant to the area.

How can it be that we have had massive amounts of publicity, massive efforts from departments of the government—particularly on the part of the Department of Energy, Mines and Resources, with the Minister of Energy making a deal with Alberta, and all this kind of thing going on—spending literally billions on re-conversion, on CHIP programs, on the whole business and you do not even see fit, as the largest single user of oil—that is, the whole area of transportation is—to mention it in this article. It seems to me that we have come into a whole different revolution. The minister talks about three revolutions, but he forgets about the fourth revolution. That revolution would seem to indicate that we are going to have to do something extremely substantial in this whole area of surface transportation to cut down the amount of energy we are using. And you do not even see fit to mention it.

As I say, I went through the article very carefully, and I could be wrong, but I only found one small mention, and that was the cost of fuel for the CNR. That was the only thing that was mentioned.

It seems to me that if you bury your head in that kind of sand . . . I do not blame you. You are a public servant working for the department. The point I am making is that you are the author of the article. I would assume, and I will certainly go after the minister along the same lines, that this is the direction you are getting from the minister, and so on. How can you justify that total inactivity, that total non-intervention in that area, when the rest of the government is turning itself over, when we are going to collect billions and billions of dollars in oil revenue, and so on, when the price of oil is going to four or five dollars a gallon over the next five or six or seven years? How can you put an article out dealing with all these activities and not even mention this one?

Mr. Kroeger: I think there is a section in that article which deals at some length with the requirement for increased transportation research and development. Wherever it appears in the article, there is a good deal of discussion about the need for additional transportation research and development, particularly after the reductions that were made in this area in the late 1970s. There is a lot of work that we do with the Department of Energy, Mines and Resources on questions of energy-related research. Additional money has been allocated by the government in the past few months for transportation research. Some of the relevant research is being done by EMR, some of it is done by ourselves.

[Traduction]

Le fait est que, en période de restrictions budgétaires, on ne peut envisager de projets de construction de routes dans l'Arctique, ceux-ci s'élevant à plusieurs milliards de dollars, parce que cet argent n'est tout simplement pas disponible.

M. McRae: Vous semblez répéter l'article, ce qui est possible, mais laissez-moi essayer de parler d'une question qui revêt, selon moi, une importance considérable et qui est sûrement pertinente.

Comment se fait-il que nous ayons eu tant de publicité, de la part des ministères, surtout de l'Énergie, des Mines et des Ressources, le ministre convenant d'une entente avec l'Alberta, et que l'on ait dépensé des milliards pour des programmes de reconversion, d'isolation thermique des résidences canadiennes, alors qu'il ne vous paraît pas nécessaire, bien que vous soyez le plus grand utilisateur de pétrole, dans le domaine du transport, d'en parler dans cet article. Il me semble que nous en sommes arrivés à une révolution tout à fait différente. Le ministre parle de trois révolutions, mais il oublie la quatrième. Elle semblerait indiquer que nous allons devoir faire quelque chose de très substantiel dans toute cette question des transports de surface pour diminuer la quantité d'énergie que nous utilisons. Malgré cela, vous n'estimez pas nécessaire de le souligner.

Encore une fois, j'ai examiné de très près cet article, et je pourrais me tromper, mais je n'ai vu qu'une seule mention, à propos du coût du carburant pour le CN. C'était la seule chose mentionnée.

Il me semble que si l'on veut faire l'autruche de cette façon . . . Évidemment, je ne vous blâme pas. Vous êtes un fonctionnaire, après tout. Je veux dire que vous êtes l'auteur de cet article. J'imagine, et je m'adresserai sûrement de la même façon au ministre, que c'est bien l'orientation qu'il vous donne, etc. Comment pouvez-vous justifier cette inaction totale, et le fait de n'intervenir nullement dans ce domaine, alors que par ailleurs, le gouvernement se démène considérablement, que nous allons toucher des milliards de dollars grâce aux recettes tirées du pétrole, dont le prix du gallon va quadrupler, voire quintupler dans les cinq, six ou sept prochaines années? Comment pouvez-vous présenter un article traitant de toutes ces activités, sans mentionner celle-ci?

M. Kroeger: Je pense que dans cet article, une section traite de façon assez détaillée de la nécessité d'accroître la recherche et le développement dans le domaine des transports. Il en est question dans l'article, surtout après les réductions faites dans ce domaine à la fin des années 70. Nous travaillons énormément, avec le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources, à des questions de recherche en rapport avec l'énergie. Depuis quelques mois, le gouvernement a consenti des fonds supplémentaires pour la recherche dans les transports. Nous en faisons une partie, et le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources en effectue aussi.

[Text]

We are in the process of establishing a new position in the department and appointing an official to it who will have exclusive responsibilities for this whole question of energy consumption and how to reduce it.

As to the question of the energy bills of the railways, the problems of ever-increasing costs to the airlines and what that is doing to their fares, these are major issues. If you are going to talk about how energy is used, particularly in relation to the automobile, you are talking about seeking to change people's social habits.

To some extent, the federal government can operate in this area in the rail passenger field, and no doubt this afternoon there will be further discussion about VIA Rail. The fact is that one of the ways of attracting people to trains is to get VIA some new equipment, and one of the results, of course, of the decisions made by the government in July has been to double VIA's capital budget to allow it to purchase more of the LRC trains, to put new equipment on, to make its facilities more attractive and its services better.

Mr. McRae: If we have any trains left. The point—

The Chairman: Mr. McRae, you have just over a minute left and I am still having difficulty in relating your line of questioning, important as it is, to the supplementary estimates.

Mr. McRae: The line of questioning has to do with VIA Rail and we are down to it now—fortunately I have a minute left. The point I am making is that if we were consistent with the government's attitude in other areas, intervening in the energy area, we would be putting hundreds of millions of dollars into improved rail passenger service because that is the alternative to the automobile in a lot of ways. We are not doing that. What we are actually doing is doubling it but we are also cutting a bunch of lines. Those lines will not be there anymore to move people across; for instance, the north line across the northern prairie provinces. That is not being used anymore, and so on.

• 1050

It seems to me that we really do not take this seriously. I cannot really believe you when you tell me you are really concerned about the energy scene at all. I just think this department never has been, and I do not mean in your time because it goes back long before you came here. For years, I could never find out the simplest energy transportation things, like the BTUs per passenger-mile for the first hundred miles in a DC-9. It took me three years to find that out, and I had to get it from Queen's University—this kind of stuff.

I submit that there is a very major problem in this country and that this Ministry of Transportation should now start really taking it seriously and should make it a priority instead of just something you tail off in research.

[Translation]

Nous sommes en train de créer un nouveau poste au ministère, et nous devons nommer un fonctionnaire qui sera exclusivement chargé de toute cette question de la consommation de l'énergie et de la façon de la réduire.

Quant à la question du coût de l'énergie des chemins de fer, au problème de la hausse croissante des coûts pour les lignes aériennes et des augmentations de tarifs qui en découlent, ce sont des problèmes essentiels. Parler de la façon dont l'énergie est utilisée, surtout par rapport à l'automobile, revient à demander au public de changer des habitudes sociales.

Dans une certaine mesure, le gouvernement fédéral peut agir dans ce domaine en ce qui a trait aux services voyageurs, et sans aucun doute, nous discuterons encore cet après-midi de la situation de Via Rail. Le fait est que l'une des façons d'intéresser le public à prendre le train est de faire en sorte que Via obtienne de nouveaux équipements, et l'un des résultats des décisions prises par le gouvernement en juillet a été de doubler le budget de Via, pour lui permettre d'acheter plus de trains à grande vitesse, d'installer de nouveaux équipements, de rendre ses installations plus agréables et d'améliorer ses services.

M. McRae: S'il reste des trains. En fait . . .

Le président: Monsieur McRae, il vous reste une minute, et j'ai encore du mal à voir comment se situent vos questions, bien qu'elles soient très importantes, par rapport au budget supplémentaire.

M. McRae: Il s'agit de Via Rail, et il en est question maintenant; malheureusement, il me reste une minute. Je voulais dire que si nous appliquions ce que fait le gouvernement dans d'autres domaines, puisqu'il intervient dans les questions énergétiques, il nous faudrait consacrer des millions de dollars à l'amélioration du service voyageurs des réseaux ferroviaires, car, de bien des façons, c'est une solution de remplacement pour les automobiles. Ce n'est pas ce que nous faisons. En fait, nous doublons le réseau, mais nous supprimons aussi énormément de lignes. Le public ne pourra plus les utiliser. Par exemple, je citerai la ligne nord, à travers les provinces des Prairies. Elle ne sera plus utilisée.

Nous ne semblons pas du tout prendre ces questions au sérieux. Je ne vous crois pas lorsque vous me dites que vous vous préoccupez vraiment des questions d'énergie. Je pense que ce ministère ne s'y est jamais intéressé, et je ne parle pas seulement de vous, car le problème existe depuis très longtemps. Pendant des années, il m'a été impossible de savoir des choses très simples au sujet des transports et de l'énergie, comme les BTU par mille-voyageur pour les premiers cent milles dans un DC-9. J'ai mis trois ans pour le découvrir, et il a fallu que je m'adresse à l'université Queen's . . .

Il existe dans notre pays un problème très grave et j'estime que ce ministère des Transports devrait commencer maintenant à le prendre au sérieux et à en faire une priorité, au lieu de le considérer comme un aspect dont on peut se débarrasser au moyen de la recherche.

[Texte]

Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Kroeger: To respond to the advocacy of putting hundreds of millions of dollars into VIA's new equipment, of course, that is exactly what is going to happen. The budget will go up from \$90 million in this year's main estimates to \$180 million. The cumulative total over the three years is something in the order of \$500 million. That is exactly what is being done.

Now, with regard to the lines which are being cancelled, it has been said many times before but perhaps I need to say it again. Those lines where you had a locomotive pulling a couple of cars weighing 50 or 60 tons each, 85 per cent empty, are about the most inefficient—

An hon. Member: Oh, come off it!

Mr. Kroeger: —way of moving passengers that you could find.

An hon. Member: That is not true.

The Chairman: Order, order! You will have an opportunity.

Mr. McRae: Well, my time is up so I cannot pursue this, but I would like to be on for a little longer, Mr. Chairman, if we have another round.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Oberle: Mr. Chairman, we will get in on a point of order. Mr. Chairman, it would not be right that this kind of testimony should remain on the record that . . .

Mr. Siddon: It is absolutely untrue.

Mr. Oberle: Surely we can expect from a person of Mr. Kroeger's position that he be slightly more accurate with respect to . . .

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, the figures we have show load factors as low as 2 per cent on some of those services, such as Armstrong-Winnipeg.

Mr. Oberle: Well, that may be on . . .

Mr. Kroeger: They show load factors of 12 per cent and 15 per cent. If Mr. Oberle has other information which indicates that, in fact, the load factors were much higher on particular routes, we would be glad to hear about them, but our information is that a lot of those trains were travelling, over a year, 85 per cent empty.

Mr. Oberle: Well, we do have better information.

The Chairman: All right. Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to talk about the Prince Rupert situation with regard to the grain consortium and what is going on out there with the preparing of the site at Ridley Island.

We know that originally the schedule called for construction to begin in the spring of 1980 and it was subsequently delayed.

[Traduction]

Je vous remercie, monsieur le président.

M. Kroeger: A propos de la validité des centaines de dollars à consacrer au nouvel équipement de VIA, c'est évidemment ce qui va se passer. Le budget va augmenter, des 90 millions de dollars du budget principal de cette année, à 180 millions de dollars. L'effet cumulatif total, au cours des trois ans, est d'environ 500 millions de dollars. C'est exactement ce que l'on est en train de faire.

En ce qui concerne les lignes qui sont supprimées, on a dit à maintes reprises ces choses, mais il est peut-être nécessaire d'en réparer. Les lignes où une locomotive actionne quelques wagons, pesant chacun 50 ou 60 tonnes, vides à 85 p. 100 constituent le moyen le plus inefficace . . .

Une voix: Oh oh! Je vous en prie!

M. Kroeger: . . . de déplacer des voyageurs.

Une voix: Ce n'est pas vrai.

Le président: A l'ordre! Vous aurez la possibilité de parler.

M. McRae: J'ai épuisé mon temps de parole, et je dois donc m'arrêter, mais j'aimerais parler un peu plus longtemps, monsieur le président, si nous avons une autre chance de prendre la parole.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Oberle: Monsieur le président, je voudrais invoquer le Règlement. Monsieur le président, il ne faudrait pas que ce genre de témoignage figure au compte rendu . . .

M. Siddon: C'est absolument faux.

M. Oberle: Nous pouvons sûrement nous attendre à ce qu'une personne qui occupe le poste de M. Kroeger soit un peu plus précise en ce qui concerne . . .

M. Kroeger: Monsieur le président, d'après nos chiffres, le coefficient d'utilisation peut représenter seulement 2 p. 100 pour certains de ces services, comme celui qui dessert Armstrong et Winnipeg.

M. Oberle: Cela s'applique peut-être . . .

M. Kroeger: Ils indiquent des indices d'utilisation dans l'ordre de 12 et 15 p. 100. Si M. Oberle a d'autres renseignements indiquant que ces indices étaient beaucoup plus élevés sur certains trajets, nous serions très heureux de les entendre, mais d'après nos renseignements, nous savons qu'un grand nombre de ces trains voyageaient vides, à 85 p. 100, en moyenne, pendant une année.

M. Oberle: Nous disposons de meilleurs renseignements.

Le président: Très bien. Monsieur Mayer.

M. Mayer: Je vous remercie, monsieur le président.

Je voudrais parler de la situation de Prince Rupert au sujet du consortium de céréales, et de ce qui se passe dans cette localité, compte tenu de la construction du site à Ridley Island.

Nous savons qu'à l'origine, le calendrier des travaux prévoyait que la construction commencerait au printemps 1980, et

[Text]

There has already been one schedule tabled with the committee and I wonder if we could have an additional update and, if at all possible, have some information tabled with the committee as to what the department looks at as completion dates and whatever other information would be available which would be useful to the committee.

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Pierre Franche (Chairman, National Harbours Board): Thank you, Mr. Chairman. I will try to be as factual as possible.

At the moment, the construction of the grain elevator is planned to start in May 1982. This follows the financing agreement between Alberta and the grain consortium. I do not have the precise date when the construction from the company's point of view would be finished, but it is sometime in 1984, but the date to start construction of the elevator is May 1982. They have to make their decision some time in April to go ahead with the construction of the elevator. I could supply the committee with more accurate dates this afternoon, Mr. Chairman. I could table the dates this afternoon.

• 1055

Mr. Mayer: You refer to my next question, Mr. Franche, and that is, what is exactly the position with the consortium and what are the problems—if you can share them with the committee—as to why the consortium has not reached an agreement now? You mentioned that they hopefully would have to reach an agreement before April of 1982. What are the problems that the consortium is experiencing with coming to a conclusion of a deal?

Mr. Franche: Mr. Chairman, I hope I did not say that they had to come to an agreement. I believe I mentioned they had to come to a decision. They have reached an agreement with the National Harbours Board since the last time I appeared before this committee; they have also come to an agreement on the financing with the Province of Alberta. This has been a very important decision point for them. However, no one can tell right now what the prices will be in their tender process for building this elevator, and that is the decision that they must face some time in April, 1982.

I know that their financing is complete and I have been told that there is a provision, if the costs are above \$260 million for the construction of the elevator, that their financing agreement with Alberta will provide for additional financing from Alberta at 50 per cent of the extra cost. I do not have any more information than that. So, I presume that alleviates part of their problem but not totally. So, what will the price tag be some time in April? None of us can answer this today, nor can they. But with the National Harbours Board, their agreement is struck; it is agreed, and it is only a question of what the price will be. If they say yes, we carry on or we do not carry on in April, 1982.

[Translation]

qu'elle a été retardée par la suite. Un échéancier a déjà été présenté au Comité, et je voudrais savoir si nous pourrions avoir d'autres renseignements à cet égard, et si, dans la mesure du possible, on pourrait faire déposer des renseignements auprès du Comité à propos des dates d'achèvement des travaux, selon le ministère, ainsi que d'autres renseignements qui pourraient être utiles au Comité.

Le président: Monsieur Franche.

M. Pierre Franche (président du Conseil des ports nationaux): Je vous remercie, monsieur le président. J'essaierai d'être aussi précis que possible.

Pour le moment, le début de la construction du silo à céréales est prévu pour mai 1982. Cela fait suite à l'entente financière entre l'Alberta et le consortium de céréales. Je ne sais pas quelle date la société prévoit pour la fin des travaux, mais elle devrait se situer en 1984, la date du début des travaux de construction du silo étant mai 1982. En avril, il avait été décidé de procéder à la construction du silo. Je pourrai fournir au Comité des dates plus précises cet après-midi, monsieur le président. Je pourrai déposer les dates cet après-midi.

M. Mayer: Vous avez mentionné ma dernière question, monsieur Franche, c'est-à-dire, quelle est exactement la position du consortium et quels sont les problèmes—si vous pouvez en faire part au Comité—qui expliquent que le consortium n'en soit pas encore arrivé à une entente? Vous avez dit qu'on pouvait espérer qu'il en viendrait à une entente avant le mois d'avril 1982. Quels problèmes éprouve le consortium pour conclure l'affaire?

M. Franche: Monsieur le président, j'ose espérer que je n'ai pas dit qu'il leur fallait en venir à une entente. Je crois avoir dit qu'il leur fallait en venir à une décision. Le consortium a conclu une entente avec le Conseil des ports nationaux depuis ma dernière comparution devant votre Comité; il a également conclu une entente sur le financement avec la province de l'Alberta. Ces deux ententes constituent un point important de décision. Toutefois, pour l'instant, personne ne peut prévoir quels seront les prix dans le devis qu'ils soumettront pour la construction de ce silo, et c'est là la décision que le consortium devra prendre au mois d'avril 1982.

Je sais que le financement est acquis et on m'a dit que l'entente sur le financement avec l'Alberta contient une disposition voulant que si les coûts de construction du silo dépassaient les 260 millions, l'Alberta verserait un financement supplémentaire de 50 p. 100 des frais excédentaires. Ce sont là tous les renseignements que j'ai. Je présume donc que leurs problèmes se trouvent en partie réglés, mais non complètement. Quel sera le prix en avril? Aucun d'entre nous ne saurait répondre à cette question aujourd'hui, et les membres du consortium non plus. Néanmoins, ils ont conclu une entente avec le Conseil des ports nationaux; l'entente est conclue, il ne reste plus qu'à décider quel sera le prix. Si on nous dit oui,

[Texte]

Mr. Mayer: Mr. Chairman, Mr. Franche, what would be the situation if they decided not to carry on? What would be the position of the National Harbours Board then? Have you given any thought to a contingency plan, how you would then proceed with this terminal that everybody agrees we need if we are going to meet our export commitments, our export potential in the next 10, 15 years?

Mr. Franche: We are still hopeful that the amount of financing we have negotiated—\$260 million, that they will come in within those estimates. Beyond that, we would have to look at the work that has been done and what could be done at that time. A straight answer is, we do not have a contingency plan for that type of situation. We believe, first of all, that the consortium has “a contingency plan” because it has provided 50 per cent extra financing beyond that ceiling. Beyond that, we would have to look at the way the site was developed and whether one would face the issue of finding someone else to build an elevator. This might be very difficult at that stage.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, there has been a delay in the original timetable for the preparation of the site. I wonder if Mr. Franche could give the committee an idea as to the additional cost. I assume there is some additional cost to the National Harbours Board as a result of the delay in the original timetable for preparation of the site.

Mr. Franche: I do not believe that there have been costs beyond our estimates at the time that we prepared them for some of the delays that occurred. The delays, from our point of view, are not—I should say, I am recalling the incidents that have occurred. Yes, there were some delays which probably had very little effect on costs, but on timing, yes, because we managed to squeeze in with the seasonal factor. I could not quantify if there were very clear cost increases on a . . .

• 1100

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman. We have Mr. Giroux with us, who is with the surface transportation section of the Department of Transport. They are probably responsible for the Grain Transportation Authority. I wonder if Mr. Giroux could enlighten the committee as to the status of the Grain Transportation Authority. There is a review of the functioning of the authority currently underway. The minister has said he is not prepared to appoint a permanent co-ordinator until after the review is complete. I wonder if we could have an update on the progress of the review. When might we expect a report back to the minister after the review is completed?

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Mr. Chairman, we expect the review will be completed within a month. Mr. Anthony Burges, who has undertaken the review, has pretty well completed a series of consultations with all the parties. He is now in the process of

[Traduction]

alors, ou bien nous allons de l'avant, ou bien nous n'en faisons rien au mois d'avril 1982.

M. Mayer: Monsieur le président, monsieur Franche, quelle serait alors la situation s'ils décidaient de ne pas donner suite au projet? Quelle serait alors la position du Conseil des ports nationaux? Avez-vous réfléchi à une solution de rechange? Comment feriez-vous, alors, pour vous procurer ce terminal que tous disent nécessaire, si nous voulons remplir nos engagements à l'exportation, notre potentiel d'exportation au cours des dix, quinze prochaines années?

M. Franche: Nous espérons toujours que le financement négocié—260 millions, sera respecté dans les prévisions. Sinon, il nous faudra regarder le travail déjà réalisé et voir ce qui peut être fait le moment venu. Plus directement, nous n'avons aucun plan de rechange. Nous croyons, tout d'abord, que le consortium a «un plan de rechange», puisqu'il s'est procuré 50 p. 100 du financement au-delà de ce plafond. Ensuite, il nous faudrait voir comment on a mis en valeur le site et si nous pourrions résoudre le problème de trouver quelqu'un d'autre pour construire le silo. Ce serait peut-être très difficile à cette époque-là.

M. Mayer: Monsieur le président, il y a eu un retard dans la préparation du site, par rapport à l'échéancier original. Je me demande si M. Franche pourrait donner au Comité une idée des coûts supplémentaires. Je présume que le retard dans la préparation du site, par rapport à l'échéancier original, a entraîné des frais supplémentaires pour le Conseil des ports nationaux.

M. Franche: Je ne crois pas que les délais aient engendré des coûts supplémentaires à ce qui était prévu dans nos prévisions. Les retards, de notre point de vue, ne sont pas . . . Je devrais dire, j'essaie de me rappeler ce qui s'est produit. Oui, certains délais n'ont probablement eu que très peu d'effet sur les coûts, mais par contre sur le temps, oui, car nous avons réussi à tenir compte du facteur saisonnier. Je ne peux préciser s'il y a eu des augmentations claires des coûts sur . . .

M. Mayer: Merci, monsieur le président. Nous avons ici M. Giroux qui appartient à la Section des transports en surface du ministère des Transports. C'est probablement de ce service que relève l'Administration du transport des grains. Je me demande si M. Giroux pourrait renseigner le Comité quant au statut de l'Administration du transport des grains. Il y a actuellement une révision du fonctionnement de l'Administration. Le ministre a dit qu'il n'était pas disposé à nommer un coordonnateur permanent jusqu'à la fin de cette révision. Pourrait-on nous dire où en est rendue la révision. Quand pouvons-nous nous attendre à ce que le ministre reçoive le rapport à la fin de la révision?

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Monsieur le président, nous prévoyons que la révision sera terminée d'ici un mois. M. Anthony Burges, qui a entrepris la révision, a plus ou moins terminé la série de consultations qu'il avait entreprises auprès de toutes les par-

[Text]

starting to put his conclusions together. Roughly, within a month the minister should get a report on the review.

Mr. Mayer: There are a couple of areas of concern for those of us who have followed the initial setting-up of the Grain Transportation Authority. One of them is that the Grain Transportation Authority has been in existence for, I guess, a little over two years now and it has operated without a permanent co-ordinator, without a permanent head of the authority, for over a year.

There is a feeling among people who are familiar with the authority that Mr. Burges was not really very sympathetic to the original concept, and that he is an inappropriate person to conduct a review of the authority and of how effective it has been.

Also, it was initially envisaged as a four-year term. Some of us find it unfortunate that the government has chosen to evaluate the thing after such a short period of its being in operation, and also since it has been in operation for over half of its life without a permanent co-ordinator. I wonder if Mr. Giroux would comment on those two areas.

The Chairman: Before Mr. Giroux answers, Mr. Mayer, I must tell you I am having the same difficulty with your line of questioning as I had with Mr. McRae's in relating it to the supplementary estimates.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, I appreciate the dilemma, but you have to understand that the Grains Group is a hybrid, as I understand it, between several departments. It becomes very difficult for those of us who are concerned about this specific area to find the appropriate committee at which we can pose some of these questions. I realize that.

I took a very close look at the supplements. I do not know when we are going to get a chance to raise some questions relating to the Grain Transportation Authority. Mr. Giroux is here and is responsible or, at least, is knowledgeable in that area. I would very much hope that we could pursue this line of questioning a little further.

The Chairman: I am going to allow you to pursue it, Mr. Mayer. I brought that up again because we do have a rule of relevancy. I realize your dilemma, although I think that when we get the main estimates you would be on much safer ground. I am prepared to allow you the same latitude I allowed Mr. McRae. I would ask all members to co-operate in making your questions relevant to the reference before us. That is all. Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Yes, Mr. Chairman, Mr. Mayer. First of all, when Mr. Burges was responsible for the Grain Transportation Directorate, he did not demonstrate to us that he was against the concept of the Grain Transportation Authority. It may have been perceived that way in certain quarters.

[Translation]

ties. Il est maintenant en train de réunir ses conclusions. D'ici un mois, plus ou moins, le ministre devrait recevoir le rapport.

M. Mayer: Ceux d'entre nous qui ont suivi les événements depuis la création initiale de l'Administration du transport des grains ont quelques inquiétudes. Nous nous inquiétons notamment du fait que l'Administration du transport des grains existe, je crois, depuis un peu plus de 2 ans maintenant et pourtant n'a jamais eu de coordonnateur permanent et se trouve en outre sans directeur permanent depuis plus d'un an.

Ceux qui connaissent bien l'Administration ont le sentiment que M. Burges n'était pas très sympathique à l'idée originale et qu'il n'était donc pas la personne à qui il convenait de demander d'effectuer une révision de l'Administration et de son efficacité.

En outre, le mandat envisagé au départ était de quatre ans. Certains d'entre nous trouvent malheureux que le gouvernement ait choisi d'évaluer l'organisme après une période de fonctionnement aussi brève, surtout du fait que pendant plus de la moitié de son existence, l'organisme a fonctionné sans coordonnateur permanent. Je me demande si M. Giroux a quelque chose à répondre au sujet de ces deux aspects.

Le président: Avant que M. Giroux ne réponde, monsieur Mayer, je dois vous dire que j'éprouve autant de mal à faire le lien avec le budget supplémentaire en écoutant vos questions que j'en éprouvais face aux questions de M. McRae.

M. Mayer: Monsieur le président, je comprends votre dilemme, mais vous devez comprendre que le groupe du transport des grains est un hybride, à ma connaissance, qui regroupe plusieurs ministères. Il devient donc très difficile pour ceux d'entre nous qui se préoccupent de ce domaine précis de trouver le comité dans le cadre duquel il convient de poser certaines de ces questions. Je m'en rends compte.

J'ai examiné de très près les prévisions supplémentaires. Je ne sais pas quand nous aurons l'occasion de soulever certaines questions relatives à l'Administration du transport des grains. M. Giroux est ici et il est responsable ou tout au moins il s'y connaît dans cette affaire. J'ose donc espérer que nous pourrions continuer dans la même veine de questions encore un peu.

Le président: Je vais vous permettre de poursuivre, monsieur Mayer. J'ai abordé encore une fois la question parce que nous avons un règlement sur la pertinence. Je comprends votre dilemme; toutefois, j'estime que lorsque nous étudierons le budget principal, vous serez beaucoup mieux placé. Je vais vous accorder la même latitude qu'à M. McRae. Néanmoins, je demande à tous les députés de bien vouloir coopérer en formulant des questions pertinentes se rapportant à notre ordre de renvoi. C'est tout. Monsieur Giroux.

M. Giroux: Oui, monsieur le président, monsieur Mayer. Tout d'abord, lorsque M. Burges était responsable de la Direction générale du transport des grains, il ne nous a pas laissé entendre qu'il s'opposait à l'idée de l'Administration du transport des grains. Dans certains milieux, c'est peut-être ainsi qu'on a compris la chose.

[Texte]

Secondly, Mr. Burges is a public servant and a professional. From the way he has undertaken his evaluation and has talked to all of the parties, I have no hesitation that we are going to get a balanced approach to this.

Now, to answer the question about the four-year term versus the timing of the evaluation, I think it has to be recognized that the Grain Transportation Authority was an idea which was put into place rather quickly and —we have to be candid here—is going in a direction without knowing exactly what the impact could be, what kinds of areas they should concentrate on and so forth.

• 1105

I think it is very good timing to have an evaluation, because we have had, roughly now, about two years of existence. There are a number of things which have to be looked at. To me the purpose of the evaluation is to give us some clear indication of the areas we should be strengthening in the Grain Transportation Authority Co-ordinator's Office, such as its legal powers, and areas where it can do things better and more effectively with the grain trade, and so on.

In order to allow the office to make as effective a contribution as it can in the area of co-ordinating all the players in the grain trade, I think we will have to take the evaluation seriously.

The Chairman: You have three minutes left, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman. What kind of terms of reference—if you could give us an idea in general terms—did Mr. Burgess have, and could you give us an idea of some of the groups he has been talking to in terms of making his evaluation?

Mr. Giroux: Mr. Burgess has first of all talked quite extensively with people in the grain co-ordinator's office. He has talked to all representatives of the major pool companies: United Grain Growers Ltd. Pioneer Grains Co. Ltd. and all of the other companies. He has talked to provincial governments; he has talked to other government departments; he has talked to the railways, which have an interface; he has talked to all of the players and the parties to get a sense of where we are and where we should be going.

His terms of reference are very broad. He has looked at what has happened the last couple of years; at the original mandate given to the co-ordinator's office; at what has been achieved; at what have been some of the legal problems encountered, because as you know, Mr. Mayer, some parties have raised concerns about the authority of the office and relationships with some of the other players in the system, including the Canadian Wheat Board; the Canadian Grain Commission; and so on. The purpose was to arrive at an approach which would be helpful in saying: well, what have we achieved and 65 where do we go from here?

The terms of reference are rather broad. They include, by the way, areas where the Grain Transportation Authority

[Traduction]

Deuxièmement, M. Burges est un fonctionnaire et un professionnel. Vu la façon dont il a entrepris son évaluation et parlé à toutes les parties, je n'ai aucune hésitation à dire que nous allons obtenir une approche équilibrée.

Maintenant, pour répondre à la question au sujet d'une évaluation au cours du mandat de quatre ans, je crois qu'il faut se rendre compte que l'Administration du transport des grains est une idée à laquelle on a donné naissance assez rapidement et—il faut bien être franc—une idée dont on ne savait pas exactement quelles seraient les répercussions, dont on ignorait les domaines de concentration, etc.

Je trouve que c'est le bon moment de faire une évaluation puisque nous comptons maintenant environ deux années d'existence. Il faut examiner plusieurs aspects. A mon avis, le but de l'évaluation est de nous donner quelques idées précises des domaines qu'il nous faut renforcer au bureau du coordonnateur de l'Administration du transport des grains, par exemple les pouvoirs juridiques, ainsi que les secteurs où il y aurait moyen de faire les choses mieux et plus efficacement dans le commerce des céréales, etc.

Afin d'aider le bureau à contribuer le plus efficacement possible à la coordination de tous les protagonistes du marché des céréales, je crois qu'il nous faudra prendre au sérieux cette évaluation.

Le président: Il vous reste trois minutes, monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci, monsieur le président. Quel genre de mandat—si vous pouviez nous en donner une idée de façon générale—a-t-on accordé à M. Burgess et pourriez-vous nous donner une idée des groupes auxquels il a parlé pour formuler son évaluation?

M. Giroux: M. Burgess a beaucoup discuté avec le personnel du bureau du coordonnateur. Il a discuté avec tous les représentants des grandes entreprises: *United Grain Growers Ltd.*, *Pioneer Grains Co. Ltd.* et toutes les autres entreprises. Il a discuté avec les gouvernements provinciaux; il a discuté avec d'autres ministères gouvernementaux; il a parlé aux chemins de fer qui jouent un rôle direct; il a parlé à tous les intéressés et à toutes les parties afin de voir où nous allons et où nous devrions aller.

Son mandat était extrêmement vaste. Il a examiné les événements de ces quelques dernières années; le mandat original confié au bureau du coordonnateur; les réalisations; certains des problèmes juridiques rencontrés, car vous savez, monsieur Mayer, certaines parties ont signalé leurs préoccupations quant à l'Administration et les relations avec certains autres protagonistes du réseau, y compris la Commission canadienne du blé; la Direction générale de la commercialisation des céréales; etc. L'idée, c'est d'en arriver à formuler une approche qui nous aiderait à déterminer ce que nous avons réalisé et quelle direction nous devons maintenant suivre.

Les termes du mandat sont assez généraux. Ils incluent, entre parenthèses, des modalités qui permettraient au bureau

[Text]

Co-ordinator's Office could move into in research and development.

Mr. Mayer: One final question, Mr. Chairman. I have a couple of other questions I suspect you could question me on as far as relevancy, but I see there is in here in reference to the Port of Churchill, some expenditure. I assume the money which is in here is money that was used for normal maintenance.

I wonder whether we could have some comments from Mr. Franche in terms of what the National Harbours Board sees as the future of Churchill. Let me relate that, if I can, back to what the deputy minister talked about as far as the western development fund. If we are going to talk about transportation and the Port of Churchill, we also have to talk about what I would call development of transportation for other areas in western Canada.

Do you see Churchill as being maintained or expanded in terms of an upgrading process of the rail line to Churchill? Is that part of the western development fund? Can you help to put the committee in a better perspective as to what the department sees for the future of Churchill, relative to the transportation situation in the total area of western Canada? Not only for grain, but for sulphur or whatever other bulk commodities are capable of being shipped out of Churchill?

Mr. Kroeger: Perhaps we can divide the responsibilities.

On the question of the \$1.35 billion identified in the budget for western transportation, decisions have not yet been made by the cabinet on the allocation of that in specific terms. We expect they will be in the relatively near future.

There is no doubt that the dominant requirement is the area of railway capacity in western Canada, and specifically the very large investment needs of the two railways in the mountain and main lines.

I guess there is an expectation that the bulk of the fund, possibly all of it, which remains to be decided, will go to the railways. Having said that, perhaps I could ask Mr. Franche to talk about the future of Churchill, the underlying point being that whatever the allocation of this fund, there will obviously be requirements at western airports, west coast ports and other types of transportation activity. Perhaps Mr. Franche could talk about the future of Churchill in response to Mr. Mayer's question.

• 1110

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Mr. Chairman, first of all Mr. Mayer referred to ongoing maintenance in the funds, and that is correct with respect, I think, to the refit of the tug *Twolán*. When you come to the funds for the dredging program, that is not ongoing maintenance, it has been the major dredging program that was undertaken in Churchill.

[Translation]

du coordonnateur de l'Administration du transport des grains de se lancer dans la recherche et le développement.

M. Mayer: Une dernière question, monsieur le président. J'ai quelques autres questions ici dont vous pourriez probablement mettre en doute la pertinence; néanmoins, je vois ici qu'il est question de quelques dépenses se rapportant au Port de Churchill. Je présume que l'argent qui figure ici a servi à l'entretien normal.

Je me demande si M. Franche pourrait faire quelques commentaires sur l'avenir de Churchill tel qu'envisagé par le Conseil des ports nationaux. Avec votre permission, j'aimerais relier cette question à ce que le sous-ministre a dit au sujet du fonds de développement de l'Ouest. Si nous voulons parler du transport et du port de Churchill, alors il nous faut également parler de ce que j'appellerais le développement du transport dans les autres régions de l'ouest du Canada.

Croyez-vous que l'on va maintenir ou améliorer le service ferroviaire à Churchill? Est-ce que cela fait partie des projets du fonds de développement de l'Ouest? Pouvez-vous nous aider à mieux comprendre comment le ministère envisage l'avenir de Churchill dans le contexte du transport pour toute la région de l'ouest du Canada? Non seulement celui des céréales, mais celui du soufre ou des autres produits en vrac qu'on peut expédier à partir de Churchill?

M. Kroeger: Peut-être pourrions-nous diviser les responsabilités.

En ce qui concerne le montant de 1.35 milliard de dollars qui figure dans le budget au chapitre du transport dans l'Ouest, le Cabinet n'a pas encore pris de décision sur la répartition précise de cet argent. Nous nous attendons à ce que cela soit fait dans un avenir assez rapproché.

Il ne fait aucun doute que c'est au niveau de la capacité ferroviaire dans l'ouest du Canada que réside l'exigence principale, et ce, plus particulièrement au niveau des investissements très importants dont auraient besoin les deux sociétés de chemin de fer dans la montagne et pour les lignes principales.

Je suppose qu'on s'attend à ce que le gros du fonds, peut-être tout le fonds, cela reste à décider, ira aux chemins de fer. Cela dit, peut-être pourrais-je demander à M. Franche de parler de l'avenir de Churchill, mais il ne faudrait pas oublier que l'aspect sous-jacent, c'est de savoir que quelle que soit la façon dont le fonds sera attribué, il y aura évidemment des besoins aux aéroports de l'Ouest, aux ports de la côte ouest et au niveau des autres services de transport. M. Franche pourrait peut-être, en réponse à la question de M. Mayer, vous parler de l'avenir de Churchill.

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Monsieur le président, tout d'abord, M. Mayer a parlé de l'argent attribué à l'entretien quotidien, ce qui est juste, je crois, puisqu'il s'agit de la remise en état du remorqueur «*Twolán*». Lorsque vous regardez à la rubrique des crédits attribués au programme de dragage, cela ne fait pas

[Texte]

With respect to the future of the Port of Churchill, the future of the Port of Churchill is basically subject to two factors, in my humble opinion: first of all, the question of grain allocation from the Canadian Wheat Board. We have basically strived to get as much as possible, and over the last, I would say, six years we have had peak periods and we have had some very low periods, but we have no control whatsoever over that.

The other factor of the future is, what will happen to improvements of the railway line going into Churchill? Again, that is outside our control because that will affect the possible usage of hopper cars in that area. Right now we use boxcars, but if boxcars gradually disappear, being not available, then we do have a problem coming up, we will have to handle it with hopper cars. We need an improved rail line.

So, the future is on two factors: supply of grain from the Canadian Wheat Board, and improvements to the rail line.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, if I could just briefly close by saying that I would hope that the department would use every bit of influence it has to see that the \$1.3 billion which, by the way, we wonder if there is any money there—originally it was \$4 billion and it was cut to \$2 billion, and now we hear \$1.35 billion—but I would hope that he would not be at all satisfied with the recent report that the \$82 million for the compensation payment for the grain embargo came out of the Western Development Fund. That is not my idea of development and I would hope that that is not the department's, that they would do whatever they can to see that that fund for western Canada is used for genuine development of the west.

Mr. Kroeger: As a department, we do not, of course, control the overall fund but we have some fairly sizable proposals in play which relate to its use.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayer. Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman.

Before I get into a subject relating to the one Mr. Mayer has been dealing with the last few minutes, that is western transportation for bulk commodities, particularly the coal port development at Ridley Island, I would like to just come back to a comment that I believe Mr. Kroeger made earlier in stating that trains were probably the least efficient means of moving people—

Mr. Kroeger: I did not say that.

[Traduction]

partie de l'entretien quotidien, mais plutôt du programme de dragage extensif entrepris à Churchill.

En ce qui concerne l'avenir du port de Churchill, celui-ci se trouve assujéti en fait à deux facteurs, à mon humble avis: tout d'abord, à la question de l'allocation des céréales par la Commission canadienne du blé. Au fond, nous avons tenté d'en obtenir le plus possible, et au cours disons des six dernières années, nous avons connu des périodes de pointe, mais nous avons également connu quelques périodes très creuses, néanmoins nous n'avons aucun contrôle sur cet aspect.

L'autre facteur qui influencera l'avenir, c'est de savoir ce qu'il adviendra des améliorations à apporter à la ligne de chemin de fer qui se rend à Churchill. Là encore, cet aspect échappe à notre contrôle puisqu'il influencera l'utilisation possible des wagons-trémies dans la région. À l'heure actuelle, nous utilisons des wagons-marchandises, mais si ceux-ci devaient disparaître graduellement, ne sont plus disponibles, nous aurons un problème, il nous faudra utiliser des wagons-trémies. Il nous faudra améliorer la ligne.

L'avenir repose donc sur deux facteurs: l'approvisionnement en céréales par la Commission canadienne du blé et les améliorations apportées aux voies de chemins de fer.

M. Mayer: Monsieur le président, permettez-moi de terminer en disant brièvement que j'ose espérer que le ministère utilisera chaque parcelle de son influence pour s'assurer que cette somme de 1.3 milliard de dollars, nous nous demandons s'il y a de l'argent là—originellement, on prévoyait 4 milliards de dollars, on a ensuite réduit à 2 milliards de dollars et, maintenant, nous entendons 1.35 milliard de dollars—néanmoins, j'ose espérer qu'il ne serait pas du tout satisfait du rapport récent voulant que les 82 milliards de dollars d'indemnités versées à la suite de l'embargo sur les céréales ont été tirés du fonds de développement de l'Ouest. Ce n'est pas là mon idée du développement et j'espère que ce n'est pas l'idée du ministère et qu'on s'assurera dans la mesure du possible que l'argent réservé à l'ouest du Canada soit utilisé pour le développement réel de l'Ouest.

M. Kroeger: Comme ministère, ce n'est pas nous qui contrôlons évidemment l'ensemble du fonds, mais nous avons des propositions portant sur des sommes assez considérables qui influenceront son utilisation.

Le président: Merci, monsieur Mayer. Monsieur Siddon.

M. Siddon: Merci, monsieur le président.

Avant de reprendre le même sujet que celui abordé par M. Mayer au cours des quelques dernières minutes, c'est-à-dire le transport dans l'Ouest des marchandises en vrac et, plus particulièrement, l'aménagement du port houiller de l'île de Ridley, j'aimerais revenir un instant à une remarque que M. Kroeger, je crois, a faite précédemment quand il disait que les trains constituaient probablement le moyen le moins efficace de déplacer des gens...

M. Kroeger: Je n'ai pas dit cela.

[Text]

Mr. Siddon:—and I said that that was a false statement. If he wishes to clarify it he may, but I would like to make the case here before this committee.

As a person with 10 years teaching engineering students and conducting research in the science of aeronautics and transportation, I would like to say that in fact there is no one in Canada who understands the science and the economics of transportation who could say that trains are the least efficient, or anywhere approaching the least efficient, mode of transportation energywise. In fact, because of the lesser rolling friction on a steel rail and the tremendous saving in aerodynamic drag by putting a whole series of cars, one behind the other, trains are at least as energy efficient as highway buses and have the potential to be much more energy efficient than any other form of transport. There is no denying that fact.

To justify that point, I would like to circulate and, with the permission of the committee, have appended to the minutes of this sitting a set of graphical comparisons which will show, Mr. Chairman, that in fact the average fuel consumption in passenger miles per gallon for automobiles in Canada today is no more than something like 25 when you consider an average load factor of slightly less than two. The airline average, taken from Statistics Canada data, is 28 passenger miles per gallon—average for all airline operations in Canada. The average for the bus systems, and it gets a little more difficult here, depending on whose data you look at, is between 120 and 170 passenger miles per gallon. The average for our passenger rail service in Canada is from 120 to 250 passenger-miles per gallon, depending upon the type of equipment that you are referring to. If senior officials in the Department of Transport continue to perpetrate this notion—as Mr. Pepin has done in the House and across the country—that trains are not cost effective for energy or any other reasons, when you consider that the load factor on our passenger trains today is 51 per cent, the load factor on buses is 53 per cent and the load factor on aircraft is only 64 per cent, as a system average, if our officials are trying to suggest that passenger trains are a transportation mode of the past, then they are very ill-advised. In fact, I think it rather naive that any senior official of the Department of Transport would give any credibility to such a statement, by any means, in any form of speech given in this country.

• 1115

I would like to come, if I might—and perhaps Mr. Kroeger might care to respond, in a moment or two, after he consults the graphical comparison that I have circulated . . .

The Chairman: Before you proceed, Mr. Siddon, I am going to interrupt to read one of the citations from *Beauchesne's Fifth Edition*, I believe it is, which says:

If a Minister cites or quotes an official document in debate, he should be prepared to table it. A private Member has neither the right nor the obligation to table an official, or any other document.

[Translation]

M. Siddon: . . . et j'ai dit que cette affirmation était fausse. S'il tient à apporter des précisions, il peut le faire, car je tiens à faire valoir mon point de vue devant ce Comité.

Après avoir pendant dix ans enseigné à des étudiants en génie et effectué des recherches en aéronautique et en transport, j'aimerais dire, qu'en fait, personne au Canada qui comprend la science et l'économie des transports ne prétendrait que les trains sont les moins efficaces, parmi les modes de transport sur le plan de l'énergie. En fait, à cause de la friction moindre du roulement sur rails d'acier et la réduction énorme du tirant d'air grâce à l'aérodynamique qui consiste à accumuler toute une série de wagons, les uns derrière les autres, les trains sont au moins aussi efficaces sur le plan énergétique que les autobus et ont le potentiel d'être beaucoup plus efficaces sur le plan énergétique que toute autre forme de transport. Ce fait est indéniable.

Pour le démontrer, j'aimerais distribuer et, avec la permission du Comité, annexer au procès-verbal de la séance d'aujourd'hui, un jeu de tableaux de comparaisons qui démontreront, monsieur le président, qu'en fait la consommation de carburant moyenne par mille passagers, par gallon, pour les automobiles au Canada aujourd'hui, ne dépasse pas les 25 si l'on prend comme facteur moyen de la charge un chiffre un peu inférieur à deux. La moyenne des avions, tirée des données de Statistiques Canada, est de 28 passagers par gallon, la moyenne pour tous les services aériens au Canada. La moyenne pour les autobus, et c'est un peu plus compliqué ici, cela dépend des données qu'on examine, a entre 120 et 170 passagers-milles par gallon. Il est tout à fait faux de prétendre que les trains de voyageurs sont un mode de transport périmé. C'est faire preuve de naïveté de la part d'un haut fonctionnaire du ministère des Transports que d'essayer d'accréditer pareille affirmation.

Lorsque M. Kroeger aura pu jeter un coup d'oeil au graphique comparatif que j'ai fait distribuer, je lui demanderai de me dire ce qu'il en pense.

Le président: Je voudrais, si vous me le permettez, monsieur Siddon, donner lecture d'une citation de la Cinquième édition de *Beauchesne*, libellée comme suit:

Lorsqu'un ministre cite un document officiel lors d'un débat, il doit être préparé à déposer le document en question. Les simples députés n'ont ni le droit ni l'obligation de déposer des documents, qu'ils soient officiels ou non.

[Texte]

Mr. Siddon has asked that this graph be appended to the proceedings of the committee. That can only be done with the unanimous consent of the committee.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you.

Mr. Siddon: Thank you very much, Mr. Chairman, for making sure that that was properly handled.

I would like to move to the question of the dilemma we are faced with in getting on with the development of the coal-handling facilities at Ridley Island. These questions are particularly directed to Mr. Franche. I would also like to say, further to Mr. Mayer's comments, that we are told about this two or four billion dollar Western Development Fund, and officials of the department come before us and try to tell us about all the great things they are doing for transportation in western Canada. Then, when we look at these supplementary estimates and see that there is a \$40 million allocation for coal-handling facilities at Ridley Island—that being 1 per cent of this magic western transportation fund we are hearing about—that there is only \$4 million for development at Nanaimo harbour, or when we see representatives of the governing party going across western Canada proclaiming that this is their great positive gesture to transportation in western Canada, I think they are trying to perpetrate a hoax on the people of western Canada, particularly when they then take away one of their two most important transcontinental passenger trains.

I would like to know, from Mr. Franche, what the problem is between the British Columbia government and the National Harbours Board and what the relationship between the NHB and Federal Commerce and Navigation Ltd. is.

I would like to know why the coal companies Teck and Quintette—which have invested a considerable amount of money in design and preparation both at their mine sites and in Prince Rupert, to the extent that they were willing to build and operate a coal terminal—were not granted an opportunity to bid, but instead a company from Montreal, Federal Commerce and Navigation Ltd. is to be the operator of the terminal under the name, I gather, of Prince Rupert Coal, or Ridley Terminals—whichever it be. In fact, this company is apparently going to put in some 10 per cent of the equity and limit it to 10 per cent; that would amount to some \$20 million and the federal government was only to put in 10 per cent or another \$20 million. Can I ask why we are facing an estimate here that allocates \$40 million to the whole project?

I would like to know who the principals of Federal Commerce and Navigation are and what the cash flow to that company is expected to be per year arising out of the new charging arrangements which are presently under negotiation. I would like to ask why the principal spokesman for Federal Commerce and Navigation has said that they are going to go ahead and build this terminal at Ridley Island, even if the British Columbia government is not prepared to let the contracts and some \$165 billion for the two Anzac spur tunnels.

[Traduction]

M. Siddon ayant demandé que le graphique soit annexé au compte rendu de la réunion, cela ne peut se faire qu'avec l'accord unanime du Comité.

Des voix: D'accord.

Le président: Merci.

M. Siddon: Je vous remercie, monsieur le président, de vous être assuré que tout se fasse de façon réglementaire.

Je voudrais maintenant passer aux difficultés que soulève la construction d'installations portuaires à l'île de Ridley, installations destinées à la manutention du charbon. Cette question s'adresse plus particulièrement à M. Franche. On nous rabâche les oreilles avec le Fonds de développement de l'Ouest qui s'élèverait à 2 ou 4 milliards de dollars, fonds qui, d'après les officiels du ministère, devrait permettre de réaliser des transformations majeures du réseau de transport de l'Ouest canadien. Or, d'après le budget supplémentaire, 40 millions de dollars ont été affectés pour les installations de manutention du charbon à l'île de Ridley, ce qui représente 1 p. 100 de ce magnifique fonds de transport de l'Ouest; de plus, 4 millions de dollars seulement ont été affectés aux travaux d'agrandissement du port de Nanaimo, ce qui, à mon avis, constitue une tromperie à l'égard des habitants de l'Ouest et de la part des représentants du parti gouvernemental qui sillonnent l'Ouest du pays pour claiçonner les magnifiques contributions au transport de cette région, et cela justement au moment où deux des principaux trains de voyageurs transcontinentaux sont supprimés.

M. Franche pourrait-il nous dire quelles sont les difficultés qui auraient surgi entre le gouvernement de la Colombie-Britannique et le Conseil des ports nationaux d'une part et aussi quels sont les rapports entre le Conseil des ports nationaux et la *Federal Commerce and Navigation Ltd.*

Je voudrais par ailleurs savoir pourquoi les compagnies de charbon Teck et Quintette ont déjà dépensé pas mal d'argent pour la conception et la préparation de leurs mines ainsi que des installations de Prince Rupert, ayant même accepté de construire et d'exploiter un terminal à charbon, pourquoi donc cette firme n'a pas été autorisée à soumissionner, le choix s'étant porté sur une firme de Montréal, la *Federal Commerce and Navigation Ltd.* qui exploitera le terminal sous le nom de *Prince Rupert Coal, or Ridley Terminals*. Or, cette dernière firme ne contribuera que 10 p. 100 des capitaux nécessaires au maximum, soit 20 millions de dollars, le gouvernement fédéral contribuant pour sa part 20 millions de dollars également. Comment se fait-il que 40 millions de dollars seulement aient été prévus pour ce projet d'après les prévisions budgétaires?

Je voudrais savoir d'autre part qui sont les responsables de la société *Federal Commerce and Navigation* et quelles disponibilités cette firme peut-elle espérer retirer par an à l'issue des accords en cours de négociation. Je voudrais aussi savoir comment il se fait que les principaux porte-parole de la firme *Federal Commerce and Navigation* aient pu affirmer qu'ils vont construire le terminal à l'île de Ridley alors que le gouvernement de la Colombie-Britannique n'est nullement disposé à accorder ces contrats pas plus que de dégager les 165

[Text]

Also, I want to know particularly how the tariff structure that is to be assessed relates to the tariff structure that is presently assessed to handle coal at Roberts Bank. We are told that the charges will be something like \$3.00 a metric tonne. I want to know who gets what portion of that. I want to know what the investment of Federal Commerce and Navigation Ltd. is going to be and what the return on that investment is; who the directors and shareholders of that company are; and why they were given the right to co-operate this terminal when other western consortia and groups were equally prepared to bid on that project.

• 1120

The Chairman: Before calling on Mr. Franche, I am going to call on Mr. Kroeger to answer the first part of your intervention, Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Thank you, Mr. Chairman. I do not think it is accurate to say that I said trains are an inefficient and energy-inefficient mode; nor am I aware that the minister has said that at any time. How energy efficient a train is, per passenger carried, obviously depends on how many passengers are in it.

Mr. Siddon: That is right.

Mr. Kroeger: What I said to Mr. McRae was that some of these trains that were discontinued had very low utilization. The other trains will be very energy efficient. The LRC is a prominent example. With the high load factors we expect and the modern technology, it should be an excellent way of transporting people. On the other hand, a 28-year-old locomotive pulling two, three, five cars with very few people in them, no matter what the engineering data may be, cannot be an energy efficient way of moving those people. The data we have says—and if other people have better data, we would be glad to see it—that for Edmonton—Drumheller, on the average that train was 88 per cent empty. That is the kind of service that I was referring to.

Other trains have an excellent future, particularly in the more densely populated parts of the country. But I think it is inaccurate to say that officials in the department or the Minister are expressing the view that trains, per se, all trains, are an energy-inefficient mode. It is just not something that we have been saying.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, the Minister of Transport clearly gave the impression that the reason for the 20 per cent cutback in VIA service was that empty trains were inefficient, and the witness before us, Mr. Kroeger, has said that the Drumheller-Edmonton service is an example of that. In fact, it is a very poor example of the level of utilization of the main trains which were cut—those being the Eastern and *Western Transcontinental*.. Those trains have been full to capacity and

[Translation]

milliards de dollars nécessaires pour les deux tunnels de dérivation Anzac.

Pourriez-vous me dire également comment le futur tarif pour la manutention du charbon à Roberts Bank se compare au tarif qui est actuellement à l'étude. Il paraît que cette manutention reviendrait à \$3 par tonne métrique environ. Je voudrais savoir qui sera chargé de ces travaux. Je voudrais également savoir combien la firme *Federal Commerce and Navigation Ltd.* compte investir et quel sera le rendement de ce capital; qui sont les administrateurs et les actionnaires de cette société et enfin comment il se fait que l'exploitation de ce terminal leur a été attribuée alors que d'autres groupes de l'Ouest étaient tout à fait prêts à soumissionner pour ces travaux.

Le président: Avant de donner la parole à M. Franche, je demanderais à M. Kroeger de répondre à la première partie de la question.

M. Siddon: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Merci, monsieur le président. Je n'ai jamais dit que les trains sont un mode de transport inefficace au point de vue énergétique et à ma connaissance, le ministre ne l'a jamais dit non plus. L'efficacité sur le plan énergétique dépend bien entendu du nombre de passagers.

M. Siddon: Très bien.

M. Kroeger: J'avais simplement fait remarquer à M. McRae que les trains qui ont été supprimés étaient très peu utilisés. Par contre, les autres trains auront une excellente efficacité énergétique. Ainsi, le train léger, rapide et confortable devrait fournir un excellent mode de transport grâce notamment à la technologie moderne utilisée pour la construction et à leur taux élevé d'utilisation. Par contre, lorsqu'une locomotive vieille d'une trentaine d'années est utilisée pour tracter une demi-douzaine de wagons à moitié vides, cela n'est pas un moyen efficace, au point de vue énergétique de transporter les gens. Or d'après nos statistiques, le train reliant Edmonton à Drumheller est généralement vide à 88 p. 100. C'est de ce genre de train que je parlais.

Par contre, l'avenir d'autres trains est excellent, surtout dans les régions du pays à forte densité de population. Il est donc fou de dire que les officiels du ministère ou le ministre lui-même ont jamais affirmé que les trains en tant que tels sont un mode de transport inefficace au plan énergétique. Nous n'avons jamais fait pareille affirmation.

M. Siddon: Le ministre des Transports a donné l'impression que la suppression de 20 p. 100 du réseau de VIA Rail avait été décidée parce que les trains à trois quarts vides sont inefficaces; de plus, notre actuel témoin, M. Kroeger, vient d'expliquer que le train Drumheller-Edmonton entrerait dans cette catégorie. Or, ce dernier ne constitue nullement un exemple typique du taux d'utilisation des trains qui ont été supprimés, à savoir les transcontinentaux de l'est et de l'ouest.

[Texte]

the demand for their service has been rising over the past two years at an astronomical rate. And if he says that the only way to get people into trains is to bring on the new equipment, then he is also ill-advised, because people are returning to the trains right now faced with the prospect of \$2, \$3, and \$4 a gallon for gasoline. And no one operating the system, no one who would advise the department as to what is actually going on could advise to the contrary. In fact, both the *Atlantic* and the *Supercontinental* are the more energy efficient alternatives of the four transcontinental services. And no one would deny that. The *Canadian* is very energy inefficient because of the steep grades and the major congestion caused by unit trains. The *Supercontinental* is much more efficient energy-wise, and is running at high load factors, as is the *Atlantic*.

So I think the minister has been poorly advised by officials within his department who have created an impression to the contrary. And I think it is high time some of these officials were called to task and invited to put on the record of this committee the actual data—not the kind of inadequate single numbers that were presented with the minister's press release—the detailed data as to load factors, load ratios and cost revenue figures, which take into account the legitimate costs of operating those trains. I think it is most irresponsible for ministers or their senior officials to use selective special examples to create a bad case which can be argued very, very vigorously by anyone who knows anything about what is going on in the railway business.

Mr. Kroeger: Well, once again, a statement is being attributed to me that I did not make. I did not say that new equipment is the only way—

Mr. Siddon: I think you did say that if you check the record, sir.

Mr. Kroeger: —to encourage people to ride the train. I said that it was an important way of attracting people onto the train.

With regard to the other point, there were, I think, 16 services that were discontinued. One of those was the "Transcon". The bulk of the other services, according to our data, had quite low utilization. The *Transcontinental* was crowded in the summers, but less so at other times.

• 1125

The load factor, year round, according to our data was 53 per cent.

Mr. Siddon: Will you table that data, sir?

Mr. Kroeger: We would provide whatever data—

Mr. Siddon: We have not been able to obtain—

The Chairman: Mr. Siddon, order please. Mr. Siddon, I am going to have to rule that you allow the witness an opportunity to answer. You have a number of questions before the committee at the moment. If all of them are answered, it is going to cut into the time of other members—

[Traduction]

Ces deux trains bien au contraire étaient presque toujours remplis et le nombre de passagers était en augmentation rapide depuis deux ans. Il est faux par ailleurs de prétendre qu'il est indispensable de se doter d'un nouvel équipement pour attirer plus de voyageurs car ceux-ci viendront d'eux-mêmes lorsque l'essence se rendra à \$2, \$3 ou \$4 le gallon. Personne ne pourra prétendre le contraire. Le chemin de fer de l'Atlantique et le Supercontinental sont bien au contraire les trains les plus efficaces au plan énergétique des quatre trains transcontinentaux. Le train «Canadien» par contre est très inefficace à cause des très fortes pentes et des embouteillages provoqués par les trains unitaires. Le Supercontinental tout comme le train de l'Atlantique sont bien plus efficaces au point de vue énergétique et avaient un taux de charge élevé.

Cela étant, j'estime que le ministre a été mal conseillé par les officiels du ministère. Je trouve qu'il est grand temps dans ces conditions d'entendre les officiels au Comité pour qu'ils puissent nous expliquer sur quelles données ils ont fondé leur raisonnement, j'entends par là les données détaillées et non pas les chiffres comme ceux qui ont été présentés dans le communiqué de presse du ministre; nous voudrions notamment connaître les chiffres relatifs au taux de charge et au rapport coût-efficacité, chiffres qui prennent en compte bien entendu les coûts réels de fonctionnement de ces trains. C'est faire preuve d'un grave manque de responsabilités de la part du ministre et des hauts fonctionnaires que d'utiliser des exemples tronqués pour justifier des mesures que toute personne quelque peu au courant du fonctionnement des chemins de fer pourrait aisément contester.

M. Kroeger: Je n'ai jamais prétendu que de l'équipement neuf est seul susceptible . . .

M. Siddon: Vous l'avez dit, vous pouvez vérifier le compte rendu.

M. Kroeger: . . . d'encourager à prendre le train. J'ai dit que c'était un moyen important pour attirer les voyageurs.

Seize trains ont été supprimés, dont le Transcontinental. D'après les données dont nous disposons, le nombre de passagers utilisant la plupart de ces trains était fort réduit. Le Transcontinental était effectivement bondé en été, mais pas au cours du reste de l'année.

Le taux de charge pour l'année toute entière n'aurait été que de 53 p. 100.

M. Siddon: Il faut déposer ce chiffre.

M. Kroeger: Certainement.

M. Siddon: Nous n'avons pas réussi à obtenir . . .

Le président: A l'ordre s'il vous plaît. Je vous demanderais, monsieur Siddon, de bien vouloir permettre au témoin de répondre aux questions que vous lui posez. Vous avez déjà posé toute une série de questions. Si le témoin doit répondre à

[Text]

Mr. Siddon: I appreciate that.

The Chairman: —and I have to try to be fair to all members of the committee. So please allow the witness to answer.

Mr. Kroeger: Just with regard to Mr. Siddon's last point, if the committee decided it would like to have an in-depth discussion of data on relative fuel efficiencies, degrees of subsidization and this kind of thing, of course we and, if desired, officials from CTC and VIA would be glad to provide that at the committee's direction.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman. I think we appreciate that offer.

Mr. Franche: Mr. Chairman, I will try as best I can to answer the numerous questions that have been . . .

The Chairman: I might just say, before you answer, that if you do not have all the data with you, you can submit it to the committee and we will append it to the proceedings of the meeting.

Mr. Franche: Thank you, Mr. Chairman. Obviously I would probably have then to read the record to ascertain exactly all the questions that the honourable member has asked. He has referred to the problems between the Government of British Columbia and the National Harbours Board.

Basically, I think the province and ourselves have been trying to develop a port for handling coal in response to the development of northeast B.C. coal. The province has moved forward with awarding some contracts, and obviously it is facing the issue of awarding a major construction contract for driving tunnels for the railroad line over the Anzac route. That contract is in the order of \$170 million to \$175 million. It is obviously, from a provincial point of view, a very major investment, and they want to assure themselves that the coal companies have a contract with the port of Prince Rupert and have port facilities to handle their coal, and so do we.

The problem has developed not so much provincially as trying to make an arrangement with the coal companies that will respect, I think, the mandate of the National Harbours Board of investing in port facilities and of recovering its costs. In this effort, and recognizing the obvious impact of opening up the northeast B.C. coal mines, the Government of Canada has agreed to assist the National Harbours Board, and therefore the coal mines, in one part of the investment, which is the figure that you see before you of \$48,300,000—and that is only one part of the investment— by granting an interest holiday until 1989 to the National Harbours Board, which interest holiday is carried through, through the users of the coal facilities, National Harbours Board, and this was done by fixing a rate of \$3.00 a tonne and \$80.00 indexed at 80 per cent of the consumer price index until 1989.

I have said that the \$48 million is only one part of the investment because the other part of the investment is roughly

[Translation]

toutes, le temps de parole d'autres membres du Comité sera réduit d'autant.

M. Siddon: Je comprends.

Le président: Il faut que tout le monde puisse participer au débat. Je vous demanderais donc de laisser la parole au témoin.

M. Kroeger: Si le Comité tient à examiner en détail les chiffres relatifs à l'efficacité énergétique, les modalités de subvention, etc., des fonctionnaires de la Commission canadienne des transports et de VIA Rail pourraient mettre ces données à la disposition du Comité.

M. Siddon: Je vous remercie de votre offre.

M. Franche: Je vais faire de mon mieux pour répondre à toutes les questions qui m'ont été posées.

Le président: Si vous n'avez pas sur vous toutes les données nécessaires, vous pouvez les faire parvenir au Comité par la suite et elles seront annexées au compte rendu de la réunion.

M. Franche: Merci, monsieur le président. Je ne suis pas sûr de me rappeler toutes les questions posées par le député. Il a évoqué entre autres les difficultés survenues entre le gouvernement de la Colombie-Britannique et le Conseil des ports nationaux.

En principe, notre objectif est de construire des installations pour la manutention du charbon, de concert avec les autorités provinciales, afin de faire face à l'exploitation des gisements de charbon du nord-est de la province. Des contrats ont déjà été attribués par celle-ci et maintenant elle doit faire un choix en vue de la construction du tunnel ferroviaire d'Anzac dont le coût s'élèvera à quelque 175 millions de dollars. Cela représente évidemment énormément d'argent pour la province qui tient, tout comme nous d'ailleurs, à s'assurer que les charbonnages aient conclu des contrats avec les autorités portuaires de Prince Rupert et possèdent des installations pour la manutention du charbon.

Il s'agit donc de conclure des accords avec les charbonnages, accords qui doivent respecter les attributions du Conseil des ports nationaux en ce qui concerne les capitaux à affecter aux installations portuaires et au recouvrement des frais afférents. Compte tenu des retombées de l'exploitation des gisements de houille du nord-est de la Colombie-Britannique, le gouvernement fédéral a décidé d'accorder une aide au Conseil des ports nationaux, et ainsi indirectement aux charbonnages, en remettant jusqu'en 1989 le paiement des intérêts sur les 48,300,000 de dollars qui ne constituent qu'une partie de l'investissement nécessaire; ce report des intérêts au Conseil des ports nationaux, dont les usagers des installations portuaires bénéficieront d'ailleurs, a été calculé en fixant un taux de \$3 la tonne et \$80 indexés à 80 p. 100 de l'indice des prix à la consommation et ce, jusqu'en 1989.

En plus de ces 48 millions de dollars, il faut encore prévoir 230 millions de dollars. Or, le Conseil des ports nationaux et la

[Texte]

\$230 million, additional to this \$48 million. The difficulty that the National Harbours Board and Federal Commerce and Navigation Ltd. met was the risk in building this facility with tonnage. Six or seven million tonnes is not very good for justifying the economics of the terminal. In this effort, the Government of Canada has undertaken to guarantee 80 per cent of the financing—some \$230 million—because the developmental rate of \$3 and \$80, which, as I have explained, has been set up to \$89, extensively increases the risk of that debt.

• 1130

We have obtained a guarantee of that rate from the Government of Canada if something goes wrong. In so doing, the Government of Canada has accepted that the National Harbours Board will invest \$23 million as equity into a new company, which you referred to as Ridley Terminals Incorporated, and Federal Commerce and Navigation Ltd. will also invest \$23 million. The National Harbours Board will control 90 per cent of the shares of this new company.

As I speak to you today it is a fact that the problem with the coal company is not resolved. They are negotiating at this very moment. We are still hopeful they will come to a conclusion. Obviously, the nature of the discussion is between the Ridley Terminals and the coal companies. We are hopeful that they are evolving, and that they will come to a conclusion. We do not know. We are of the opinion that, somehow, they have to come to a conclusion by this weekend because of this contract which sits in abeyance of the Government of British Columbia.

There have, again, been a lot of discussions between British Columbia and ourselves. Parties sometimes worry that the other party does not do enough. We are of the opinion that even the Government of British Columbia recognizes the new approach which has been taken with respect to forming this company. It ensures that the benefits of this financing scheme with the federal government guarantee have been transmitted to the coal users and, at the same time, ensures there is no subsidization to the export of non-renewable resources. I believe the Government of British Columbia feels more satisfied with the type of proposals the coal companies are considering at the moment.

The Chairman: I think I am going to cut in here, Mr. Franche. I believe the remaining questions that Mr. Siddon asked are questions of some detail. I would ask you to answer them in writing and, if you cannot hand them to us in time to append them to the proceedings, I will ask the clerk to circulate your reply to all members of the committee.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, if I might just be permitted a short response. I will not ask any more questions.

The Chairman: I am sorry, Mr. Siddon, I cannot allow that. I have already given you about six minutes over your normal time. I am going to have to move on to the next questioner.

Mr. Siddon: Some of those questions were very important—

[Traduction]

société Federal Commerce and Navigation Ltd. n'étaient pas du tout sûrs de disposer d'un tonnage suffisant pour justifier la construction de ces installations. Six ou sept millions de tonnes ne suffisaient pas à garantir la rentabilité d'un terminal. C'est pourquoi le gouvernement fédéral a décidé de garantir 80 p 100 des capitaux nécessaires, soit quelque 230 millions, car le taux de \$3 et de \$80 prévu jusqu'en 1989, ce que je viens de vous expliquer, alourdit sensiblement le risque de la dette.

Donc, en cas d'imprévus, c'est le gouvernement fédéral qui garantirait ce taux. Le gouvernement a également accepté que le Conseil des ports nationaux participe à raison de 23 millions de dollars dans la constitution d'une nouvelle firme, connue sous le nom de Ridley Terminals Incorporated, ainsi que dans la Federal Commerce and Navigation Ltd, laquelle contribuera également 23 millions. Le Conseil des ports nationaux détiendra 90 p. 100 des actions de cette nouvelle entreprise.

Les difficultés de ces charbonnages n'ont pas encore été résolues à l'heure actuelle. Les négociations entre le charbonnage et le terminal de Ridley sont actuellement en cours et nous espérons qu'elles aboutiront, mais les jeux ne sont pas encore faits. Je pense toutefois qu'une décision devrait intervenir vers la fin de la semaine, le gouvernement de la Colombie-Britannique attendant d'accorder son contrat.

Par ailleurs, de nombreuses discussions se sont déroulées entre le gouvernement fédéral et les autorités de la Colombie-Britannique. On a souvent tendance, dans pareil cas, à soupçonner les partenaires de ne pas faire assez. J'ai néanmoins l'impression que les autorités de la Colombie-Britannique sont d'accord sur notre approche en ce qui concerne la constitution de cette firme. Cette approche permettra en effet aux usagers du charbon de bénéficier de la garantie fédérale accordée pour le financement de cette entreprise, tout en veillant à ne pas subventionner l'exportation d'une ressource non renouvelable. J'ai l'impression, pour ma part, que le gouvernement de la Colombie-Britannique est en principe d'accord sur les plans que les responsables du charbonnage sont en train d'examiner actuellement.

Le président: Je dois vous interrompre, monsieur Franche. Le reste des questions posées par M. Siddon exigerait une réponse fort détaillée. Je vous demanderai donc de bien vouloir y répondre par écrit, et si votre réponse n'arrive pas à temps pour être annexée au compte rendu de la réunion, je demanderai au greffier de la faire distribuer à tous les membres du Comité.

M. Siddon: Je voudrais tout juste dire un mot, monsieur le président, et non plus poser de questions.

Le président: Ce n'est pas possible, monsieur Siddon. Vous avez déjà eu 6 minutes de plus que prévu. Il faut maintenant passer à d'autres.

M. Siddon: C'était des questions très importantes.

[Text]

The Chairman: I realize that, sir,—

Mr. Siddon: —and they question the possibility of a conflict of interest—

The Chairman: —but so are other members'. Order, Mr. Siddon. Mr. Skelly, please.

Mr. Siddon: —and I believe they have to be answered in writing.

The Chairman: That is what we have just asked for. Mr. Skelly.

Mr. Skelly: Thank you, Mr. Chairman. I wonder if it is possible for me to use just a few minutes. Unfortunately, I should have tacked my questions on as a supplementary to Mr. Miller's. If they can be dealt with in that way, is it possible for me to give the remaining time of my question period to Mr. Siddon?

The Chairman: No, it is not. I will be glad to put Mr. Siddon on for a second round, but I have—

Mr. McCain: With unanimous consent?

The Chairman: Pardon?

Mr. McCain: With unanimous consent it would be practical.

The Chairman: It is fine with me if the committee agrees.

• 1135

However, Mr. McCain has his name on the list and Mr. Oberle has his name on the list, and I am not going to arbitrarily cut other members off or prevent them from having the opportunity to question. If they agree, it is fine with me.

Mr. Skelly: Mr. Chairman, the first thing, I would like to pursue a point raised by Mr. Miller, basically the proposal that in the future we are going to have exploration and drilling off the west coast of British Columbia, northern Vancouver Island, Queen Charlotte Sound, Hecate Strait, and Dixon Entrance.

In discussions I have had with officials in the Coast Guard, there appears to be no plan to deal with enhancing the facilities in that area. I wonder about things such as a plan for vessel traffic management, improved weather forecasting and weather services, and the question of emergency equipment for pollution control such as might happen in the event of a blowout.

The zone is certainly—if they begin drilling in that area—an earthquake zone, and I have a feeling that area would be a lot more difficult if we experienced something such as the Campeche blowout in, say, Queen Charlotte Sound.

Would the marine administrator just confirm that the Coast Guard has not approached this area with any unified plans or an idea as to how they are going to approach protecting the public or providing adequate information and control in this area when we begin to explore and drill for oil? Would you just confirm that there is no planning at this point?

[Translation]

Le président: Je le sais.

M. Siddon: Il y aurait peut-être conflit d'intérêts.

Le président: Les autres membres du Comité ont également des questions importantes à poser. La parole est maintenant à M. Skelly.

M. Siddon: Il faudrait obtenir des réponses écrites à mes questions.

Le président: C'est justement ce que je viens de demander. Monsieur Skelly, allez-y.

M. Skelly: Merci, monsieur le président. J'aurais dû poser mes questions sous forme de questions supplémentaires à celles de M. Miller. Si c'est encore possible, je suis disposé à céder à M. Siddon le temps de parole qu'il me reste.

Le président: Ce n'est pas possible. Mais je peux inscrire le nom de M. Siddon pour le deuxième tour.

M. McCain: Avec l'accord unanime?

Le président: Vous dites?

M. McCain: Il faut qu'il y ait l'accord unanime du Comité.

Le président: D'accord, pour autant que le Comité soit d'accord.

MM. McCain et Oberle sont inscrits sur la liste; je n'ai nullement l'intention d'empêcher d'autres membres du Comité de participer à la discussion. Donc, si tout le monde est d'accord, c'est parfait.

M. Skelly: Je voudrais, si vous le permettez, monsieur le président, reprendre la question soulevée par M. Miller, à savoir la possibilité que des travaux de prospection et de forage soient entrepris au large de la Colombie-Britannique, du nord de l'île de Vancouver, des détroits de la Reine-Charlotte et de Dixon.

D'après ce que m'en ont dit des officiers de la garde côtière, rien n'a encore été prévu pour améliorer les installations de la région. Je pense plus particulièrement à des dispositifs pour des contrôles du trafic maritime, à de meilleures prévisions météorologiques, ainsi qu'à de l'équipement destiné au contrôle de la pollution en cas d'explosion.

Vu qu'il s'agit d'une zone sismique, une explosion dans le détroit de la Reine Charlotte serait bien plus grave que ce qui s'est passé à Campeche, par exemple.

L'administrateur des services maritimes pourrait-il me dire si la garde côtière a mis au point des plans, ou au moins une approche, afin de protéger le public en cas d'explosion à un puits de forage? Existe-t-il ou non des plans à ce sujet?

[Texte]

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we do not even know at this point in time if there will be drilling off the west coast of British Columbia. Until we have some better information as to when drilling may occur and where it may occur, we would not be developing any detailed plans to respond to that kind of thing.

Mr. Skelly's point about weather forecasting is not our responsibility. It is the responsibility of the Department of the Environment. With respect to vessel traffic management systems, we have a very elaborate one in the Juan de Fuca Strait in the approach to Vancouver. We have plans underway now for a vessel traffic management system for the Prince Rupert area.

If there is a demonstrated need for traffic management systems in any other area—when those needs are known and ascertained, we will move towards providing them.

With respect to emergency equipment, we already have a substantial store of emergency equipment in the Vancouver area. If there are other sensitive areas, as a result of drilling operations, where our equipment would be useful, we will either expand the amount of equipment we have or locate the equipment at an appropriate place—once we know what the drilling activities are. We already have a substantial store of emergency equipment at St. John's, Newfoundland, which is available to respond to anything we have in that area.

Mr. Skelly: Mr. Chairman, a point of order? My question was just to ask if he would confirm they have no plans. That is all I wanted. He has confirmed it. The period is very short. I do not mean to be—

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am not confirming any such thing at all.

Mr. Skelly: You do have?

Mr. Sinclair: What I am saying is that where we have information which is factual with respect to activities, we will have the plans in place to respond to carry out our mandate.

Mr. Skelly: Mr. Chairman, at the beginning of his statement he said they did not have any plans; they did not know if any oil drilling would take place. Basically, my question was do they have plans to put improved weather forecasting—and I would point out the coast guard radio stations are the ones that broadcast the weather facilities—and the second thing, from statements of officials in the department, there are no plans to locate emergency response equipment or pollution control equipment in the area. Chevron, had they got their way, would have been beginning the seismic program again this summer. They hope to get drilling underway by the following year. The lucky break for the Coast Guard, which always seems to get on the ball after the event in some of these things, is that Bill C-48 and a new regime intervened. Certainly, there was virtually a near blowout on a gas well off Tofino right off Pacific Rim National Park when they drilled last time.

[Traduction]

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Nous ne sommes même pas sûrs s'il y aura ou non des forages au large des côtes de la Colombie-Britannique. Tant que l'on n'est pas sûr que des forages ont effectivement lieu, il ne sert à rien de mettre au point des plans comme ceux que vous venez d'évoquer.

Pour ce qui est des prévisions météorologiques, cela ne relève pas de nos attributions, mais plutôt de celles du ministère de l'Environnement. En ce qui concerne le contrôle de la circulation maritime, un plan très complet existe déjà pour le détroit de Juan de Fuca que doivent emprunter les navires se rendant à Vancouver. Nous devons également, en principe, mettre au point un système de contrôle de la circulation maritime pour la région de Prince Rupert.

Dès qu'un système de contrôle de la circulation maritime se fait sentir, dans quelque région que ce soit, nous prenons les mesures qui s'imposent.

Par ailleurs, nous avons déjà tout un stock d'équipement d'urgence dans la région de Vancouver. Au fur et à mesure que de nouveaux travaux de forage sont effectués dans diverses régions, nous augmentons notre stock existant, ou bien nous ajoutons de l'équipement supplémentaire. Ainsi, un stock important d'équipement d'urgence se trouve à Saint-Jean, Terre-Neuve, pour parer à toute éventualité.

M. Skelly: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Ce que je voulais savoir, c'est que, pour le moment, il n'existerait pas de plan de ce genre. Ce témoin vient de le confirmer. Il ne s'est pas passé encore beaucoup de temps.

M. Sinclair: Je n'ai rien confirmé de ce genre.

M. Skelly: Alors, vous avez les plans?

M. Sinclair: Aussitôt que nous apprenons que des travaux de forage sont entrepris à tel ou tel endroit, les mesures nécessaires sont prises, conformément à nos attributions.

M. Skelly: Le témoin a commencé par dire qu'il n'avait pas encore de plans, ne sachant pas si les travaux de forage allaient être entrepris ou non. Or, j'avais demandé s'il comptait améliorer les services météorologiques, et à ce propos, je vous signale que les stations de radio de la garde côtière sont chargées de diffuser les prévisions du temps. D'autre part, d'après ce que les fonctionnaires viennent de dire, il n'est pas question, pour le moment, d'acquiescer de l'équipement d'urgence ou de l'équipement pour la lutte contre la pollution pour cette région. Or, si la société Chevron avait reçu le feu vert, elle aurait entrepris des travaux sismiques dès l'été, car ils espèrent entamer des forages l'an prochain. Heureusement pour la garde côtière, que l'on attaque toujours en cas d'accident, le Bill C-48 et le nouveau régime sont entrés en vigueur. Lors des derniers travaux de forage, on a évité de justesse l'explosion d'un puits au large de Tofino, près du parc national du Pacifique.

[Text]

• 1140

There is enthusiasm by Petro-Canada and a number of the Shell group, the . . .

The Chairman: Mr. Skelly, I am sorry to interrupt; again I am having difficulty with regard to relevancy. Mr. Sinclair was quite correct in the part of his answer where he said it was not the responsibility of the Department of Transport to gather weather forecasting information. The facilities of the Coast Guard may well be used, but it is not the responsibility of Transport. This is the kind of question to be put to the Minister of the Environment or the officials of that department, not the Transport Department.

Mr. Skelly: Mr. Chairman, there are many complaints, and I have addressed them by mail, on the question of vessel traffic management in the area. We have had a number of complaints from people, which have not been answered satisfactorily, about the central coast. We are talking about the transit time, you know, the search and rescue facilities there, the whole works. If we are looking at major developments in oil and gas in this area, I would want to be assured, first of all, the Coast Guard does have planning in advance and, maybe, was prepared to discuss some of those plans with the people in the area, in advance of locating facilities, what kind of facilities might be needed. I find the answer, at this point, kind of surprising.

The second question I would like to put to Mr. Sinclair is about the joint study between the Coast Guard and the Armed Forces on the allocation of resources along the coast of British Columbia. Again, it is my understanding the study was to look at questions of response time in emergencies, particularly the lack of resources in the central and northern coast of B.C. We have a major port development at Rupert. The Department of Energy, Mines and Resources says we will have energy developments offshore by 1985; I suspect it will be faster. The joint study strikes me as being very important; is it possible to obtain a copy of the report? Is it complete? Would it be possible to obtain a copy of it?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I believe Mr. Skelly is referring to what is commonly called the "SAR-CORE Report." It is in the final stages of review at this time in terms of the recommendations which have been made. When the review is completed, I will look into the possibility of releasing the report.

The Chairman: Mr. Skelly.

Mr. Skelly: I would urge them to release the report.

One of the main things, Mr. Chairman, is that the people, who are going to be involved in these things, have a right to input. Unfortunately, the government views itself as the only expert on these topics. Yet many of the people who live and work and suffer the consequences, I think, of many of these

[Translation]

Petro-Canada, ainsi que des sociétés du groupe Shell . . .

Le président: Je m'excuse de vous interrompre, monsieur Skelly, mais je ne vois pas très bien pourquoi vous posez cette question. M. Sinclair vient de préciser que les prévisions météorologiques ne relèvent pas du ministère des Transports, même si c'est la garde côtière qui diffuse les bulletins météorologiques. Il vaudrait donc mieux poser ces questions aux fonctionnaires du ministère de l'Environnement, et non pas à ceux du ministère des Transports.

M. Skelly: Je reçois de nombreuses réclamations concernant le contrôle de la circulation maritime dans la région. Or, les réponses fournies sur les incidents intervenus au large de la côte centrale ne sont pas toutes satisfaisantes. Il s'agit, comme vous le savez, du temps de transit, des installations de secours, etc. Mais lorsqu'il est question d'importants travaux de prospection pour le gaz et le pétrole, il est essentiel, à mon avis, que la garde côtière prenne certaines mesures et en discute avec les habitants des régions intéressées. Aussi, les réponses qui ont été données à cette question m'apparaissent plutôt surprenantes.

Je voudrais maintenant passer à la question de l'étude effectuée conjointement par la garde côtière et les forces armées relativement à la répartition des moyens au large des côtes de la Colombie-Britannique. Il s'agissait notamment d'étudier les délais nécessaires en cas d'urgence, ainsi que la pénurie d'équipement pour la partie septentrionale et moyenne des côtes de la Colombie-Britannique. Le port de Rupert doit subir d'importants travaux d'agrandissement. D'après le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources, les travaux de forage auraient lieu *offshore*, dès 1985; je pense, pour ma part, que cette date sera avancée. Vu l'importance de cette étude conjointe, je voudrais savoir si nous pourrions en avoir quelques exemplaires, à condition, bien entendu, qu'elle soit terminée.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, M. Skelly parle sans doute du rapport «SAR-CORE». Or, on est justement en train de mettre la dernière main aux recommandations de ce rapport. Lorsque ce sera terminé, il faudra décider s'il convient ou non de publier le rapport en question.

Le président: Monsieur Skelly.

M. Skelly: Je vous engage vivement, quant à moi, à le publier.

Il est essentiel, en effet, que les personnes intéressées puissent avoir leur mot à dire. Or, malheureusement, le gouvernement s'estime seul expert en la matière. J'estime, quant à moi, que les personnes qui vivent, travaillent et, éventuellement, sont les victimes d'accidents devraient également avoir leur

[Texte]

accidents are experts and have good solid input. It would be certainly desirable to let those people have a look at the recommendations before they are finalized. I urge them to consider making it public, an honest and open approach to things.

My third question is about highway safety. I got a rude awakening some time ago. We are dealing with some of the surface, the act of transport stuff here at this time. I was confronted with a lot of concern about marine and air safety; it was pointed out to me—maybe this could go to the Deputy Minister—that we have become heavily concerned with marine and air safety. There is a lot of attention paid to it, it is a very high priority item. I wonder just—I may be stretching your patience a little here, too—what the Department of Transport has in the future for highway safety.

It is obvious, and it has been reflected back a number of times, this is probably—and should be—one of the most serious concerns. I have sat on this transportation committee many times; I have never heard the question of highway safety raised. It may have been when I have been absent. Does the department have anything up their sleeve in terms of improvements in that area?

The Chairman: You are not stretching my patience; you are certainly stretching the rule of relevancy. I will allow Mr. Kroeger, however, to answer your question.

Mr. Kroeger: Highways and highway safety, of course, are primarily a provincial responsibility, which is why there may have been relatively limited discussion of the subject in this committee. That is also a point bearing on the degree to which the Canadian public does or does not use the automobile; there is a divided jurisdiction. Our responsibilities in the Department of Transport are generally limited to vehicle safety, and we have an active program in that area which Mr. Giroux can describe if desired.

• 1145

In addition, we do quite a bit of promotional work even in an area that is not strictly speaking our responsibility. I am referring to the use of seat belts, where we regularly engage in publicity activities of one kind to demonstrate the dangers of not using seat belts and the safety advantages of doing so. Once again, however, it is a matter for decision and legislation by the provinces, as to whether seat belt use is to be mandatory or not, so our role in this area is, I am afraid, somewhat circumscribed.

Mr. Skelly: I guess my question was basically, in terms of co-ordination and very serious efforts. Is there anything new that is being put in, or any enhanced programs that the department is looking at, to try and come to grips with this—maybe pulling the provinces together in co-operation with the federal government, trying to attack the problem, and not worrying about jurisdiction, but worrying about the problem as much as possible?

The Chairman: Mr. Giroux.

[Traduction]

mot à dire. Il serait à tout le moins souhaitable que ces personnes puissent étudier les recommandations avant qu'elles soient adoptées. C'est pourquoi je vous engage vivement à rendre ce rapport public.

Ma troisième question porte sur la sécurité routière. J'ai eu un rude réveil, il y a quelque temps. Il a été question du transport des marchandises. On parle beaucoup, ces temps-ci, de la sécurité maritime et aérienne, question qui bénéficie de la plus haute priorité. Or, je voudrais savoir ce que le ministère compte faire à l'avenir pour assurer le transport routier.

Le transport routier devrait, à mon avis, obtenir toute notre attention. Or, bien que j'aie participé à de nombreuses réunions du Comité, pas une seule fois la question de la sécurité routière n'a été soulevée. Peut-être étais-je justement absent. Le ministère prévoit-il des mesures pour améliorer la sécurité routière?

Le président: Ce n'est pas que je perds patience, monsieur Skelly, mais vous vous éloignez de plus en plus de notre sujet. Cependant, je permettrai à M. Kroeger de vous répondre.

M. Kroeger: La sécurité routière relève essentiellement de la compétence provinciale, ce qui est sans doute la raison pour laquelle il en a été rarement question au Comité. Tout dépend également de l'intensité de la circulation. De toute façon, les compétences sont partagées. Le ministère des Transports est essentiellement chargé de la sécurité des véhicules et, si vous le voulez, M. Giroux pourrait vous donner plus de détails au sujet de ce programme.

En outre, nous faisons beaucoup de promotion dans un domaine qui ne relève pas, à strictement parler, de notre compétence. Il s'agit notamment des ceintures de sécurité, au sujet desquelles nous faisons des programmes d'information pour expliquer aux gens que ne pas boucler les ceintures est dangereux. Toutefois, c'est au gouvernement provincial d'imposer ou non le port des ceintures de sécurité, si bien que notre rôle à nous, dans ce domaine, est réduit.

M. Skelly: Je pensais plutôt au rôle de coordination du ministère. Avez-vous essayé de convaincre les provinces de coopérer plus étroitement avec le gouvernement fédéral, ou essayé de résoudre ces problèmes, sans tenir compte des compétences?

Le président: Monsieur Giroux.

[Text]

Mr. Giroux: I could add to that, Mr. Chairman, that through the auspices of the CCMTA— this is the Canadian Conference of Motor Transport Administrators, of which we are a member—a lot of effort is being made to co-ordinate our activities. It is an area very much of split jurisdiction. We are responsible for the safety of the new vehicle, as Mr. Kroeger has indicated, and the provinces are responsible for the whole environment of safety under which that vehicle operates; the road, the highway itself.

Therefore we, through the CCMTA, coordinate, first of all, our communications, public education activities, use of seat belts, enforcement of traffic laws, and enforcement of seat belt legislation. This is a major area. We also do a lot of research jointly. We take a look at some of the problems, and one of the big problems we are looking at right now is the behaviour of the driver. The one difficult element in the whole equation is how the driver behaves under certain conditions. The effects of alcohol, and the effects of smoking marijuana for example, and a number of other things are being looked at in order to, within our respective jurisdiction, improve the situation.

There are new trends also coming up. Cars are getting smaller and smaller, and we are now developing safety standards for what we call the light, urban vehicles. These are the very small vehicles, some three-wheelers, which are now beginning to move into North America, and they do involve a number of safety implications. That again is work that is being done jointly with the provinces. We are looking into safety standards of school buses, child seats, for example. A lot of accidents occur with the child not having been properly secured in the automobile, in the vehicle itself.

I can go on, Mr. Chairman, but I just wanted to give Mr. Skelly an idea of the joint work that is being done. The provinces generally have agreed with us—we call these five-year programs—have agreed with us to a broad objective of reducing the number of fatalities over a period of five years. They have agreed that they would improve the enforcement, with more attention being given to that area and the education of enforcement authorities and so on.

The Chairman: Thank you, Mr. Giroux. You have two minutes left, Mr. Skelly.

Mr. Skelly: I would take it from that, I guess, that we do not have very much in the way of new programs or any real innovative approaches to it. Just to go back to Mr. Siddon's question, I believe . . . no, maybe I will pass . . . you are going to get that back in writing?

Mr. Siddon: Yes.

The Chairman: Thank you, Mr. Skelly. Mr. Oberle.

Mr. Oberle: Before we go on, Mr. Chairman, we should give Mr. Franche the opportunity to get his thoughts straight, when he prepares his letter for the committee. Some of the questions Mr. Siddon had posed were; first of all, we wanted to know

[Translation]

M. Giroux: Un gros effort de coordination a été entrepris dans le cadre de la Conférence canadienne des administrateurs du transport automobile, dont nous faisons partie. Mais les compétences sont effectivement très divisées dans ce domaine. Ainsi que M. Kroeger vient d'expliquer, nous sommes chargés de la sécurité des véhicules neufs, alors que les provinces sont chargées de la sécurité routière à proprement parler.

Donc, par le canal de la Conférence canadienne des administrateurs du transport automobile, nous essayons de coordonner nos communications, les campagnes d'éducation, l'utilisation des ceintures de sécurité, l'application des lois régissant la circulation automobile et le port de la ceinture de sécurité. Nous faisons également beaucoup de recherches conjointes. Nous sommes notamment en train d'étudier le comportement des automobilistes dans différentes situations, comportement qui représente une importance spéciale. Ainsi, on cherchera à déterminer l'influence de l'alcool et de la marijuana sur le comportement des automobilistes, ainsi que certains autres facteurs, et ce, afin d'essayer d'améliorer la situation.

Il faut d'ailleurs tenir compte de certaines nouvelles tendances. Ainsi, nous sommes en train de mettre au point des normes de sécurité pour les voitures, qui deviennent de plus en plus petites. Je pense plus particulièrement aux petites voitures, notamment à trois roues, que l'on commence à voir en Amérique du Nord et qui posent certains problèmes de sécurité. Ces travaux sont menés conjointement avec les autorités provinciales. Nous étudions également la question de normes de sécurité des autocars scolaires, sièges pour enfants, etc. En effet, bon nombre d'accidents sont dus au fait que les enfants n'ont pas été convenablement bouclés dans la voiture.

La liste est encore longue, mais je voulais simplement donner une idée à M. Skelly des travaux que nous menons conjointement en ce moment. En effet, nous nous sommes mis d'accord avec les provinces pour essayer de réduire le nombre d'accidents mortels au cours d'une période de cinq ans. Les provinces ont convenu, pour leur part, d'appliquer plus strictement la réglementation en vigueur, en menant notamment des campagnes d'explication auprès des agents chargés de l'appliquer.

Le président: Merci, monsieur Giroux. Il vous reste deux minutes, monsieur Skelly.

M. Skelly: Dois-je en conclure que rien de réellement neuf n'a été fait dans ce domaine? Pour en revenir à la question de M. Siddon . . . mais de toute façon, vous allez recevoir une réponse par écrit, n'est-ce pas?

M. Siddon: En effet.

Le président: Merci, monsieur Skelly. La parole est à M. Oberle.

M. Oberle: Avant de poursuivre, monsieur le président, nous devrions permettre à M. Franche de faire le point, afin qu'il puisse rédiger sa lettre au Comité. M. Siddon a demandé, entre autres: qui sont les principaux actionnaires de la société

[Texte]

who the principal shareholders in Federal Commerce and Navigation are? We wanted to know why it was that after Federal Commerce got into the act, the estimated cost of the infrastructure at Ridley Island rose from \$160 million to \$230 million? What factors were involved in that? We would like to know what the guaranteed incentive rate of return will be for the operators of the port. We would like to know why it is that a surcharge had to be added to recover what some people thought was to be a contribution of \$40 million. These are some of the questions, Mr. Siddon, which would be left unanswered.

• 1150

The Chairman: Mr. Oberle, if Mr. Franche is prepared to answer, would you like an answer now? I do not know if he is or is not; but if you would rather have it done that way, fine. Mr. Franche.

Mr. Franche: I can answer some, I think, at the moment. On the question of rate of return—and it will help me if I recall them one by one—we are looking for a 20 per cent return after tax for the private sector aspect.

Mr. Oberle: After tax?

Mr. Franche: Yes, sir. Second, from the National Harbours Board, as the 90 per cent shareholder, 18 per cent. And we are not a taxable corporation, so it is a straight 18 per cent.

The 44 cents surcharge is an answer to what I have referred to—the interest all the way up to 1989. The \$48,300,000 shown in the estimates would be recovered starting in 1989, at 44 cents a tonne for each tonne passed through the terminal—up to 12 million tonnes going through that terminal. The 44 cents would be indexed to the consumer price index. And remember, I am quoting from memory right now. That money would be passed through directly from the National Harbours Board to the Government of Canada—that is to the Consolidated Revenue Fund—as reimbursement for that \$48.3 million for capital and interest over a 20-year period. So that takes care of the 44 cents return on investment.

The \$230 million has been developed as follows: It is the investment in capital infrastructure, outside of that 48. That is by Ridley Terminals Incorporated of—and I have to quote roughly—\$155 million or \$160 million in 1981 dollars, inflated for construction costs in 1982 and 1983, and capitalizing the interest during construction as part of that, until revenues start coming in. That figure, to the best of our knowledge of what the inflation factor will be, leads us to \$230 million. The inflation factor is obviously a big question, because we do not know in detail the impact of all the construction which will occur in Prince Rupert between 1981 and 1984.

If one considers the developments for a grain elevator, a pool terminal, and most likely petrochemical facilities for handling petrochemicals from the Province of Alberta *grosso modo* probably \$0.75 billion of investment will occur around the port facilities in Prince Rupert. What will be the impact of labour costs, concrete costs, material costs and everything else

[Traduction]

Federal Commerce and Navigation Ltd.? Deuxièmement, comment se fait-il qu'après que cette société se soit vu attribuer une partie des travaux, les prévisions quant au coût de l'infrastructure de l'île de Ridley soient passées de 160 à 230 millions de dollars? Quels facteurs y ont joué un rôle? Quatrièmement, nous voudrions savoir quel rendement du capital on a assuré aux exploitants du port, à titre de stimulant. Nous voudrions également savoir pourquoi un supplément a été imposé pour recouvrer une contribution de 40 millions de dollars. Voilà donc quelques-unes des questions auxquelles nous attendons des réponses.

Le président: Si M. Franche peut vous répondre dès maintenant; voulez-vous qu'il le fasse, monsieur Oberle? Je ne sais d'ailleurs pas s'il est prêt à répondre, mais dans l'affirmative, je n'y vois aucun inconvénient. Monsieur Franche.

M. Franche: Je pourrai répondre à certaines de ces questions. Pour ce qui est du rendement du capital, le secteur privé devra pouvoir compter sur un rendement de 20 p. 100, après paiement des impôts.

M. Oberle: Vous dites bien après paiement des impôts?

M. Franche: Oui. Le Conseil des ports nationaux, qui détient 90 p. 100 des actions, devrait avoir un rendement de 18 p. 100 net, vu que le conseil ne paye pas d'impôt.

Le supplément de 44 c. a été prévu pour compenser la remise des intérêts jusqu'en 1989. Les \$48,300,000 figurant dans le budget seraient recouverts à partir de cette date, au rythme de 44c. la tonne pour chaque tonne qui aura transité par le terminal, à concurrence de 12 millions de tonnes. Ces 44c. seraient indexés sur l'indice des prix de détail. Je n'ai pas les chiffres devant moi, donc, j'espère que je ne me trompe pas. Le Conseil des ports nationaux verserait cet argent directement au gouvernement du Canada, et notamment au Fonds du revenu consolidé, à titre de remboursement pour les \$48,300,000 en capitaux et intérêts, sur une période de 20 ans. Voilà donc pour ce qui est des 44c. à titre de rendement du capital.

Les 230 millions de dollars serviront à l'infrastructure, en plus des 48 millions de dollars dont il a été question. C'est-à-dire que la Ridley Terminals Incorporated devra verser 155 à 160 millions de dollars, en dollars de 1981, plus l'augmentation pour la hausse des frais de construction intervenu en 1982 et 1983, et en capitalisant les intérêts au cours de la période de construction, jusqu'à ce que les bénéfices commencent à rentrer. C'est ainsi que, compte tenu de l'inflation, nous en sommes arrivés au chiffre de 230 millions de dollars. Il est bien entendu difficile de prévoir au juste le rythme auquel les frais de construction augmenteront à Prince Rupert, de 1981 à 1984.

Il faut sans doute prévoir 750 millions de dollars d'installations à Prince Rupert au titre d'un silo à céréales, d'un terminal et d'installations pétrochimiques pour la manutention des produits pétrochimiques en provenance de l'Alberta. Nous ne pouvons pas dire, d'ores et déjà, quelle sera l'évolution des coûts de main-d'oeuvre, du ciment, du matériel et de tous les

[Text]

in Prince Rupert, we are not too sure. But we have had take some account of that.

The Chairman: Are there any other questions?

Mr. Oberle: We want to know about the principals. You might not have that information in your head, but we would expect you to provide us with it.

Mr. Franche: The principals of the Federal Commerce and Navigation Ltd.—the company belongs basically to the Pathy family. I do not know who all the directors are, but it is a privately owned firm.

Mr. Oberle: Why did the Harbours Board or the government not insist on competitive proposals? Why the obsession with government controls? Why did you not invite competitive bids?

• 1155

Mr. Franche: We called for proposals nationally in the press back in April or May, Mr. Chairman, and we got five responses. There was one that said, this is not really a proposal, but if you are stuck—I do not remember who it was—so we got four proposals. One was from the Fednav Consortium, another from Quintette/Teck and Utah Mines who were with them at that time, was another one. We also received one from Empire Stevedoring, which is basically controlled by the Tung group out of Hong Kong. We also had . . . Who is the fourth one again? We had another one. I am sorry it does not come to mind right now. Anyway we had four proposals. We reviewed those proposals, interviewed them, and the Federal Commerce and Navigation proposal clearly stood out because of their knowledge of terminal operation and the engineering approach they had taken, et cetera.

To answer your question, yes, we did call for proposals; we advertised nationally and no one was excluded.

The Chairman: Mr. Oberle.

Mr. Oberle: Were the factors that you were looking at known to all those who submitted proposals and were they all involved in post-bid discussions? You say every company was called in for post-bid discussions.

Mr. Franche: Four companies, not the fifth one, Mr. Chairman, because he said, this is not a proposal. The four companies were all interviewed, yes, sir.

Mr. Oberle: Were some of the concessions offered to the other companies as well? I am talking about the interest holiday and the tax-free concessions and the National Harbours Board involvement, or was only the Montreal firm given that kind of an option?

Mr. Franche: All proposals, Mr. Chairman, were fully assessed on the same factors and the recommendation of the National Harbours Board was to the Fednav Consortium.

[Translation]

autres facteurs qui interviendront à Prince Rupert, mais nous avons essayé d'en tenir compte.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

M. Oberle: Nous voulons également savoir qui sont les principaux responsables de ces firmes. Si vous n'avez pas ces données sur vous, vous pouvez nous les faire parvenir ultérieurement.

M. Franche: La société Federal Commerce and Navigation Ltd. appartient à la famille Pathy. Je ne sais pas qui sont les administrateurs, mais je sais que c'est une firme privée.

M. Oberle: Comment se fait-il que le Conseil des ports nationaux n'ait pas lancé des appels d'offres? Les contrôles gouvernementaux semblent vous obséder. Pourquoi n'avez-vous pas lancé d'autres appels d'offre?

M. Franche: Monsieur le président, en avril ou en mai nous avons lancé des appels d'offre par le biais de la presse nationale et avons obtenu cinq réponses. En réalité, quatre, puisque l'une des firmes nous a précisé qu'il ne s'agissait pas d'une soumission à proprement parler et qu'elle voulait simplement nous tirer d'affaire. L'une émanait de «Fednav Consortium», l'autre de «Quintette/Teck» et d'«Utah Mines», fusionnées à l'époque. Empire Stevedoring, contrôlée par le groupe Tung de Hong Kong, nous a présenté aussi une soumission. Quelle était la quatrième? Désolé, je ne m'en souviens pas pour l'instant. Donc, nous en avons reçu quatre. Nous avons examiné les soumissions, interviewé les soumissionnaires et c'est celle de la Federal Commerce and Navigation qui nous a paru la meilleure, étant donné leurs connaissances en matière de fonctionnement de terminal et aussi la façon dont ils envisageaient l'ingénierie.

Pour répondre à votre question, effectivement, nous avons bien reçu quatre propositions, nous avons placé des annonces partout au pays et nul n'a été exclu.

Le président: Monsieur Oberle.

M. Oberle: Tous les soumissionnaires étaient-ils au courant des éléments que vous examiniez et ont-ils participé aux discussions ayant suivi le dépôt des soumissions? Vous nous avez dit en effet que toutes les compagnies avaient été invitées à y participer.

M. Franche: Monsieur le président, quatre compagnies y ont participé, la cinquième ayant bien précisé qu'il ne s'agissait pas d'une soumission. Oui, nous avons interrogé tous les soumissionnaires.

M. Oberle: Avez-vous offert aussi des concessions aux autres compagnies? Je songe à l'exonération d'intérêt et aux concessions fiscales, à la participation du Conseil des ports nationaux. La firme de Montréal a-t-elle été la seule à bénéficier de ce genre d'options?

M. Franche: Monsieur le président, toutes les soumissions ont fait l'objet d'un examen exhaustif s'inspirant des mêmes éléments et la recommandation du Conseil des ports nationaux

[Texte]

That consortium, by the way, consisted at that time of Federal Commerce and Navigation Ltd., Gulf Resources, Esso Resources, and Minalta Coal, for three coal companies in there.

Throughout the negotiations that occurred then between Fednav Consortium and coal in Quintette, it became very very clear that there was mutual distrust between one coal company and another about being in the consortium and who controls the terminal and so forth. It was evident that the best solution was to have no coal shippers involved in the terminal so there would be a feeling of fairness and equity to all parties. Teck and Quintette Mines said, we have no problems with Federal Commerce and Navigation Ltd. At one stage they said—if we were to operate the terminal—yes, we would also be glad to have them as a terminal operator. It became clear that if Federal Commerce and Navigation Ltd., was in a company with the National Harbours Board and a guarantee was obtained on one side, and the company so created was not taxable from an income-tax point of view—that these benefits could be passed on to those who ship coal through the facility. So the approach was modified to establish this company, under the Canada Business Corporations Act, where 90 per cent of the shares were held by National Harvest Board and 10 per cent by Fedcom.

• 1200

We respected the fact that Quintette/Teck said that Fedcom is a good operator and have no problems with it. We could, without subsidizing the export of non-renewable resources, make changes to bring about a more competitive rate, using a brand new facility which does not have very large volume to start. In so doing, hopefully, we will ensure that the mines are opened in northeast British Columbia, with all the employment which it creates. That is what they are still discussing today. Hopefully, they will come to a conclusion.

The Chairman: You have a couple of minutes left, Mr. Oberle.

Mr. Oberle: You raised an interesting point. I would like you to elaborate on it a little bit. Did I understand you to say that the benefits—the tax benefits that will accrue to the company, to Fedcom—will be passed on to the co-producers?

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: The benefits of no income tax to Ridley Terminals Incorporated will be passed on.

Mr. Oberle: Interesting. How much are these benefits estimated to be over the five-year period the triple charge is in place?

[Traduction]

portait sur «Fednav Consortium». Par parenthèse, le consortium en question incluait, à l'époque, la «Federal Commerce and Navigation Ltd.», «Gulf Resources», «Esso Resources», et «Minalta Coal» comprenant lui-même trois sociétés d'exploitation du charbon.

Les négociations entreprises par la Fednav Consortium et la compagnie d'exploitation du charbon de Quintette ont fait ressortir clairement la méfiance mutuelle des compagnies de charbon tracassées par l'intégration au consortium et la mainmise sur le terminal. De toute évidence, la meilleure solution consistait à ne faire participer aucun expéditeur de charbon aux opérations du terminal de manière à ce que toutes les parties s'estiment traitées équitablement. Les compagnies «Teck» et «Quintette Mines» ont déclaré ne rien avoir à reprocher à la «Federal Commerce and Navigation Ltd.», tout en ajoutant que si nous nous chargions du terminal, effectivement elles seraient heureuses que l'on intègre la «Federal Commerce» à titre d'exploitant du terminal. Il est donc apparu évident que si la *Federal Commerce and Navigation Ltd.* formait une compagnie avec le Conseil des ports nationaux, que si des garanties étaient obtenues d'un côté, et que si la société ainsi mise sur pied était exempte d'impôt sur le revenu, ceux chargés d'expédier le charbon par le terminal pourraient en profiter. Nous avons donc adopté une autre méthode pour mettre sur pied la compagnie, conformément à la Loi sur les corporations commerciales canadiennes, 90 p. 100 des actions étant détenues par le *National Harvest Board* et 10 p. 100 par la Fedcom.

Nous avons donc tenu compte du fait que la Quintette/Teck avait jugé que la Fedcom était un bon exploitant, et ne s'opposait pas à ses activités. Sans pour autant subventionner l'exportation de ressources non renouvelables nous pourrions apporter des changements visant à rendre le tarif plus concurrentiel en utilisant un tout nouveau terminal qui n'a pas un gros volume de marchandises à acheminer pour commencer. Nous espérons par là favoriser l'ouverture de mines au nord-est de la Colombie-Britannique et créer ainsi des emplois. Ils en discutent encore aujourd'hui, et vont sans doute aboutir à une conclusion.

Le président: Monsieur Oberle, il vous reste quelques minutes.

M. Oberle: Vous avez soulevé une question intéressante sur laquelle j'aimerais m'attarder quelque peu. Je ne sais pas si j'ai bien compris, mais selon vous, les avantages fiscaux consentis à la Fedcom profiteront aux coproducteurs.

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Les avantages découlant de l'exemption d'impôt sur le revenu dont bénéficiera *Ridley Terminals Incorporated* leur seront transmis.

M. Oberle: C'est intéressant. A combien les estime-t-on pour la période de 5 ans où l'intérêt triple va être appliqué?

[Text]

Mr. Franche: I think up to 1989 it will not affect the rate. This rate has been set as a developmental rate. In fact, the rate means that during that period, Ridley Terminals Incorporated will incur substantial losses.

Mr. Oberle: Could you put a figure on it? What is the real triple charge to be, particularly in comparison to what it costs at Roberts Bank?

Mr. Franche: I do not know what the triple charge at Roberts Bank is. It is a private bank.

Mr. Oberle: You do not know what the triple charge is?

Mr. Franche: No, these are private deals.

Mr. Oberle: Pardon?

Mr. Franche: These are private contracts between Westshore Terminals Ltd. and their customers.

Mr. Oberle: You must have an idea what the charges will be, though. You did not go into this blindly, surely?

Mr. Franche: I would venture, I say venture, that it is in the order of probably \$4 a tonne.

Mr. Oberle: So we are dropping a dollar a tonne for every tonne that is shipped.

Mr. Franche: I am talking of, roughly right now, 1981 dollars. We have said that the rate would be \$3 and \$80, plus 80 per cent consumer price index. Well, I guess 80 percent of 12-something per cent right now, is about 10 per cent, so I would say that in 1981 the rate would be \$3.30. But again, on the basis of whether it is \$1.75 or 70 cents, depends on whether my \$4 is accurate. I cannot assure you of this.

Mr. Oberle: But getting back, you are still answering this other question, but this is the crucial question, Mr. Chairman. The tax concession given to the port companies is given back to the co-producers which is, of course, a direct subsidy to companies shipping non-renewable resources with subsidy to Japan, so I want to get a dollar-figure on that. What is the amount of tax the federal government will not collect, and instead will pass over to the co-producers? What kind of a figure are we looking at?

Mr. Franche: It is very difficult to pin that figure down because of the losses incurred, such as losses carried forward. It depends what the volume will be over a 20-year period. That impact may be felt beyond 1989, or most likely, in fact, beyond 1994. But in our calculations you try to estimate that and you establish a rate that, say, over a 20-year period, will attain a return on investments I previously mentioned. It is based on a whole series of assumptions, and to pin it down very precisely, I cannot, Mr. Chairman, give you that figure.

• 1205

The Chairman: Thank you, Mr. Oberle. Mr. McCain, followed by Mr. Turner, and that will end this part of our hearings.

Mr. McCain: The remarks of the witness this morning in respect to VIA Rail rather disappointing.

[Translation]

M. Franche: A mon avis, le taux d'intérêt ne sera pas touché jusqu'en 1989. Il a été fixé pour permettre l'exploitation. Cela signifie qu'au cours de cette période, la «Ridley Terminals Inc.» va enregistrer des pertes considérables.

M. Oberle: Pourriez-vous nous fournir des chiffres là-dessus? A combien va se monter en réalité le taux d'intérêt triple, comparé à celui de la Banque Roberts?

M. Franche: J'ignore à combien s'élève le taux d'intérêt triple de la Banque Roberts, c'est une banque privée.

M. Oberle: Vous ignorez à combien s'élève l'intérêt triple?

M. Franche: Il s'agit de transactions à caractère privé.

M. Oberle: Pardon?

M. Franche: Il s'agit de contrats privés conclus entre la *Westshore Terminals Ltd.* et ses clients.

M. Oberle: Pourtant, vous devez bien avoir une petite idée. Assurément, vous n'avez pas conclu ce marché les yeux fermés.

M. Franche: Je dirais, mais c'est une hypothèse, que le tarif serait probablement de \$4 la tonne.

M. Oberle: Nous perdons donc un dollar pour chaque tonne acheminée.

M. Franche: Grosso modo, je vous parle de dollars de 1981. Nous avons dit que le tarif serait de \$3 et \$80, plus 80 p. 100 pour l'indice des prix à la consommation. Si je calcule, 80 p. 100 de 12 et quelque pourcent, nous donnent 10 p. 100 donc pour 1981, le tarif devrait être de 3.30 dollars. Ce sera donc 1.75 dollars ou 70c. si mon calcul de \$4 est exact. Je ne puis vous le garantir.

M. Oberle: J'en reviens à la question précédente, qui est cruciale, monsieur le président. J'aimerais que vous me donniez une estimation des concessions fiscales consenties aux compagnies portuaires qui seront versées aux coproducteurs, ce qui constitue, bien sûr, une subvention directe aux compagnies chargées de l'expédition de ressources non renouvelables assorties de subventions au Japon. À combien s'élèvera la somme qui ne sera pas prélevée par le gouvernement fédéral, mais qui sera versée aux coproducteurs? A combien, environ?

M. Franche: Il est extrêmement difficile de fixer un chiffre à cause des pertes enregistrées, reportées sur les exercices postérieures. Tout dépendra du volume acheminé en 20 ans. Les répercussions se feront peut-être sentir après 1989 ou, selon toute probabilité, après 1994. Mais on essaie d'en tenir compte dans nos calculs en fixant un tarif qui nous permettra, en 20 ans, de récupérer nos investissements. On se base donc sur toute une série d'hypothèses. Voilà pourquoi, monsieur le président, je ne puis vous préciser de chiffre.

Le président: Merci, monsieur Oberle. Messieurs McCain et Turner, ensuite nous en terminerons avec cette partie de nos audiences.

M. McCain: Les propos tenus par le témoin ce matin à propos de VIA Rail sont plutôt décevants.

[Texte]

I think it would be only proper that we should put on the record some of the experience of the committee which tried to accumulate some information in respect to that during the summer. The statistics in the minister's report were consistently contradicted from coast to coast in Canada in respect to occupancy. We ran into the roadblock, apparently from ministerial order, that VIA was not to provide us with information.

In virtually every point at which we called, in the hearings before which witnesses appeared, we had these repetitive statements: we have written the minister; we have wired the ministry; we have asked for information; we have asked for an opportunity to discuss our problem with the ministry—most of them were not answered. In one instance, after three efforts, no answer had been obtained from the minister, no information had been obtained from the department.

The use of the figure this morning of 15 per cent occupancy is a very, very misleading blanket-type statement which just does not accord with the few statistics available to us. It in no way takes into account the social hardship which these cancellations have imposed upon people. It in no way mentions at any point that some of these trains which are considered 15 per cent occupied had people standing in the aisles at destination—the method of calculation of occupancy was from the point of origin to the point of destination. No statement by the minister, no statement by any official, at any time, gave any consideration to the social necessity of the service which was cancelled.

I think it was rather callous on the part of the minister to have apparently issued orders—and that is an assumption, sir, which we had to make very early in our efforts to get information on the need and the quality of service—to both VIA and the Department of Transport . . . and from the minister's office no information was forthcoming to us, nor was it forthcoming to mayors who made very serious representations to that department.

I do not think the public should ever read this report of this meeting without having these remarks injected into the record of this House of Commons committee on transportation.

When you take a look at the Atlantic and its reported occupancies from Saint John to Montreal and consider that the total occupancy rate was measured from Halifax to Montreal, not Saint John to Montreal, that this whole service should have been cancelled is an incredible defraud of the people of Canada—just incredible! And for any responsible citizen of this nation, and particularly the Department of Transport, to use a figure of 15 per cent occupancy which will be out for public distribution is an abuse, Mr. Chairman.

I am sorry that you disapprove of what I am saying, and I imagine there are people on your right who equally disapprove, but these are the facts as we found them as we travelled.

The Chairman: Mr. McCain, I am not making any judgment of your statement, whether I approve or disapprove. I was going to say that with reference to the minister, he will be

[Traduction]

Il conviendrait que nous consignions au compte rendu certaines des expériences du Comité cet été qui s'est efforcé d'obtenir des renseignements sur cette question. Les statistiques relatives au taux d'occupation apparaissant dans le rapport du Ministre ont constamment été contestées, d'un océan à l'autre. Nous nous sommes heurtés à un obstacle, VIA Rail, apparemment sur l'ordre du Ministre, ayant refusé de nous fournir les renseignements.

Dans pratiquement toutes les localités que nous avons visitées, les témoins venus assister aux audiences nous ont dit qu'ils avaient écrit au Ministre, télégraphié au ministère, réclamé des renseignements ou une entrevue pour discuter de leurs problèmes, mais que la plupart de leurs demandes étaient restées sans réponse. Dans un des cas dont nous avons entendu parler, après 3 tentatives la personne n'avait obtenu aucune réponse du Ministre ou aucun renseignement du ministère.

On a cité ce matin un taux d'occupation de 15 p. 100. C'est une déclaration erronée et à l'emporte-pièce qui ne coïncide pas avec les quelques statistiques dont nous disposons. En effet, on n'y tient pas compte des ennuis que les annulations ont causé aux utilisateurs. On ne dit pas non plus que certains de ces trains que l'on considère à 15 p. 100 occupés transportaient des voyageurs debout dans les couloirs au point d'arrivée. Le calcul du taux d'occupation est basé sur le nombre de passagers du point de départ au point d'arrivée. Aucune des déclarations du Ministre ou de hauts fonctionnaires n'a tenu compte du fait que les services de VIA Rail correspondaient à une nécessité.

J'estime que le Ministre s'est montré impitoyable en ordonnant apparemment à VIA Rail et au ministère des Transports de nous renseigner. C'est l'hypothèse de laquelle nous sommes partis dès le début en essayant de nous renseigner sur les besoins et la qualité du service en question. Le bureau du Ministre a refusé de nous communiquer des renseignements et les maires n'ont pas eu plus de chance que nous, en dépit de leur insistance auprès du ministère.

J'estime qu'il faut, à l'intention du grand public, faire consigner ces observations au compte rendu du Comité de la Chambre des communes sur les transports.

Si l'on prend le cas de la région de l'Atlantique, du taux d'occupation enregistré de St-John à Montréal, on constate que le taux d'occupation global a été calculé à partir de Halifax jusqu'à Montréal et non pas de St-John à Montréal. Le service entier a été annulé, la population canadienne a fait l'objet d'une véritable escroquerie et c'est incroyable! Monsieur le président, il est abusif, pour tout citoyen sensé et surtout pour le ministère des Transports de citer un taux d'occupation de 15 p. 100 que l'on va rendre public.

Je suis désolé de voir que vous ne n'êtes pas d'accord avec moi, tout comme, j'imagine, ceux qui sont assis à votre droite mais voilà ce que nous avons constaté lors de nos déplacements.

Le président: Monsieur McCain je me garde de me prononcer sur votre observation. Pour ce qui est du Ministre, il assistera à la séance de l'après-midi. Vous pourrez lui soumet-

[Text]

here this afternoon. You will have an opportunity to put those remarks to him. I do not think it is fair to expect the officials of the department to comment on the minister's response or lack of response to requests, but I do want to give Mr. Kroeger an opportunity to respond on behalf of the department to the remarks you have made. Mr. Kroeger.

• 1210

Mr. Kroeger: I will ask Mr. Giroux in a minute to talk a bit, if he can, about how VIA collects its statistics, which were the basis of the press release to which I referred earlier.

All I can say is that the data, as we know them, about the use of these various services, were as recorded in the press release of July 27. Now, a minor correction: I do not think I said this morning that the *Transcontinental* had a utilization factor of 15 per cent.

Mr. McCain: Excuse me on a point of order, Mr. Chairman. As I recall his remark, the 15 per cent would have to be considered as a blanket to cover those lines which were cancelled. There was no reference to a specific line; the reference was 15 per cent occupancy, without any qualifications.

The Chairman: As I recall it, Mr. McCain, it was a general statement all right in which the deputy minister said that an engine hauling two cars with a 15 per cent occupancy was not energy-efficient. I do not think it was applied to any specific route. I think it was just a general statement, but Mr. Kroeger can deal with it himself.

Mr. McCain: We can make it specific then and that would be valuable I think.

Mr. Kroeger: Well, in replying to Mr. McRae, what I said was that certain of the services being cancelled had low occupancy rates and I cited the figure of 15 per cent; the example I gave in response to one of the questioners was Edmonton-Drumheller and I think I also referred to Winnipeg-Armstrong which had an even lower occupancy rate, but I distinctly recall that in talking about the *Transcontinental* I used a figure of 53 per cent, not 15.

Mr. McCain: All right. You have taken now two examples. On one of these there was virtually no strong representation made during our information-seeking effort, but I do suggest that particularly on the Winnipeg-Armstrong-Sudbury one, you should take another look at what you have done to an awful lot of people when you really just callously—and I use the word, I think, wisely—when you callously removed that particular service, and I do not think the removal of the Atlantic was any kinder.

Now, Mr. Chairman, I would like to ask some questions of the National Harbours Board as well. Would the National Harbours Board, Mr. Chairman, be able to advise us at what stage is the development of the Saint John shipyard? There has been an agreement reached. What is to be obtained from the agreement? What position will the Saint John drydock

[Translation]

tre vos arguments. Il serait injuste de s'attendre à ce que les fonctionnaires du ministère donnent leur avis sur les réponses du ministre aux requêtes qui lui ont été adressées ou à son absence de réactions à cet égard. Je tiens toutefois à donner l'occasion à M. Kroeger de répondre à vos observations, au nom du ministère. Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Je demanderai dans un instant à M. Giroux de nous expliquer, s'il le peut, comment VIA a recueilli les statistiques dont on s'est inspiré pour le communiqué de presse auquel j'ai fait allusion.

Tout ce que je puis dire c'est que les données relatives à l'utilisation des divers services sont celles qui apparaissent dans le communiqué de presse du 27 juillet. Permettez-moi d'apporter une correction, je ne pense pas avoir déclaré que le facteur d'utilisation du transcontinental était de 15 p. 100.

M. McCain: Monsieur le président, un rappel au Règlement. Si je me souviens bien de votre remarque, il faut considérer les 15 p. 100 comme un taux général couvrant toutes les lignes annulées. On n'a cité aucune ligne en particulier, il s'agit donc d'un d'occupation de 15 p. 100, tout simplement.

Le président: Monsieur McCain, si ma mémoire est bonne, il s'agissait effectivement d'une déclaration générale. D'après le sous-ministre, un moteur tirant deux wagons occupés à 15 p. 100 consomme trop d'énergie. Je ne pense pas que cela s'applique à un itinéraire en particulier. C'est donc une observation assez générale mais M. Kroeger va pouvoir vous en parler lui-même.

M. McCain: On peut préciser, je crois que cela serait précieux.

M. Kroeger: Répondant à M. McRae, j'ai dit que certains des services annulés enregistraient de faibles taux d'occupation et à cet égard j'ai cité le chiffre de 15 p. 100. J'ai répondu à une des questions en citant l'exemple de l'itinéraire Edmonton-Drumheller et aussi celui de Winnipeg-Armstrong dont le taux d'occupation était encore plus faible mais je me souviens parfaitement avoir parlé de 53 et non pas de 15 p. 100 pour le transcontinental.

M. McCain: Très bien. Vous avez cité deux exemples. Pour l'un d'entre eux, les personnes que nous avons rencontrées au cours de nos recherches et déplacements n'ont pas tellement insisté. Par contre, surtout pour le trajet Winnipeg-Armstrong-Sudbury vous devriez examiner les répercussions néfastes, pour un grand nombre de citoyens de l'initiative impitoyable, et l'adjectif reflète bien la situation, que vous avez prise. D'ailleurs, je ne pense pas que l'élimination de certains services dans les provinces atlantiques était plus judicieuse.

A présent, monsieur le président, j'aimerais poser quelques questions aux représentants du Conseil des ports nationaux. Pourraient-ils nous dire où en sont les travaux au chantier naval de Saint John? Un accord a été conclu. Que va-t-on en retirer? Quel sera le sort réservé aux installations de cale sèche de Saint John après que l'on ait mis la dernière touche à

[Texte]

have after the agreement is completed? That drydock had several phases of planning for expansion. What stage is it at? What is planned for the future? What will be its competence when this particular phase for which we have now contracted is completed?

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Mr. Chairman, with the indulgence of the Chair, I think the question of the Saint John drydock is more in the area of Industry, Trade and Commerce. I can say that we have tried to facilitate the exchange of a small piece of land where there was some trouble with the company, on Burma wharf. That has been settled amicably between the parties but the nature of their arrangement—and I read a press release, I think—into an investment at some stage into the drydock; beyond that, I do not know, this would be with the Industry, Trade and Commerce committee.

The Chairman: Industry, Trade and Commerce or DREE.

Mr. Franche: Or maybe DREE.

The Chairman: That I believe is an arrangement between the government and a private company, is that correct, Mr. Franche?

Mr. Franche: That is right, not with the National Harbours Board.

The Chairman: So it is not with the National Harbours Board. Mr. McCain.

• 1215

Mr. McCain: Well, to the degree that the National Harbours Board was involved, have all land problems been resolved for the present expansion and for any future plans that the drydock may have?

Mr. Franche: Mr. Chairman, we had a request to clear up ownership of a very small piece, a water lot, on which the Burma dock is situated, and that has been agreed to between the parties. If I recall, it is a small exchange of land. But that is what the company asked us, and we have made arrangements for that.

The Chairman: Mr. McCain.

Mr. McCain: Does that accommodate the long-term plans of the drydock which I think were put before you in connection with this, and not only for this expansion but for the long-term objectives which the company has? Have they got land settlement as far as National Harbours Board is concerned for the present development and for future development to which they might aspire?

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: The only way I can answer the hon. member's question is that I guess we responded to the request of the shipyard. How it relates to all their future expansion plans, which I do not know since I am not privy to all their details, I cannot answer. But they did ask us for a piece. I remember

[Traduction]

l'accord? On a prévu plusieurs étapes à son expansion. Où en est-on? Qu'a-t-on prévu pour l'avenir? Quelles seront les activités qui lui seront réservées une fois que l'étape des travaux actuels sera franchie?

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Monsieur le président, je sollicite votre indulgence, il me semble que cette question relève davantage du ministère de l'Industrie et du Commerce. Nous nous sommes efforcés de faciliter l'échange d'une petite superficie de terrain, situé sur le quai Burma qui posait des problèmes avec la compagnie. Les deux parties ont réglé à l'amiable et se sont entendues pour investir à un certain moment dans les installations de cale sèche, je me fonde sur un communiqué de presse. Ceci mis à part, j'ignore où l'on en est et il faudrait poser la question au ministère de l'Industrie et du Commerce.

Le président: Le ministère de l'Industrie et du Commerce ou le MEER?

M. Franche: Peut-être le MEER.

Le président: Je pense qu'il s'agit d'une entente conclue entre le gouvernement et une compagnie privée, c'est bien cela, monsieur Franche?

M. Franche: C'est exact, pas avec le Conseil des ports nationaux.

Le président: Pas avec le Conseil des ports nationaux. Monsieur McCain.

M. McCain: Eh bien, compte tenu de la mesure dans laquelle le Conseil des ports nationaux s'est intéressé à l'affaire, tous les problèmes de terrains ont-ils été réglés en vue de l'expansion actuelle et éventuelle de la cale sèche?

M. Franche: Monsieur le président, on nous a demandé d'éclaircir la question de la propriété d'une très petite parcelle donnant sur l'eau où est situé le quai de Burma et cela était convenu entre les parties. Si je me rappelle bien, il n'y a eu qu'un très petit échange de terrain. Mais c'est ce que la compagnie nous avait demandé et nous avons pris des arrangements à cet égard.

Le président: Monsieur McCain.

M. McCain: Cela suffit-il pour accommoder les projets à long terme relatifs à la cale sèche qui, je pense, vous ont été soumis en rapport avec cette question et non seulement pour l'expansion, mais également pour les objectifs à long terme de la compagnie? Ont-ils obtenu le terrain nécessaire du Conseil des ports nationaux pour le développement actuel et éventuel de ce projet?

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: La seule réponse que je puisse donner à la question du député, est qu'il me semble que nous avons répondu à la demande du chantier maritime. Pour ce qui est de l'incidence sur le projet d'expansion, je ne peux pas vous répondre car je ne connais pas tous les détails. Mais ils nous

[Text]

they showed us a big layout and there was this small piece and we settled that. So I presume that there is no other request.

The Chairman: Mr. McCain.

Mr. McCain: I, too, have seen that plan as it has been exposed in the City of Saint John and advertised in the press. And I would think, Mr. Chairman, that Mr. Franche should have some idea of the land requirement of the total project. Surely there must have been some consideration for the long term as well as the short term in negotiations for National Harbours Board land. You do not know whether this accommodates the plan which you have seen or not, for the long term?

Mr. Franche: No, I cannot assure you of that. We responded to their request.

The Chairman: You have three minutes left, Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I would like to ask the opinion of the chairman of the National Harbours Board as to whether or not there was any indication that the terminal charges at present being levied in Saint John will, in fact, make it a self-supporting or revenue-producing harbour.

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Mr. Chairman, yes. The indications are positive at the moment that the Port of Saint John, New Brunswick, I believe by the end of this year, will just achieve a positive net income on its balance sheet, subject to the last two or three months. In saying this then, that probably means that in our opinion definitely next year we will achieve that situation of a positive net income, which is a first for the Port of Saint John, New Brunswick.

Mr. McCain: Has there been any picture of the income required from the harbour to refund the Province of New Brunswick's investment in that harbour? If so, what is the future of that investment?

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: The refund of the \$25-million loan from the Province of New Brunswick is reflected in that picture, and we are paying roughly \$1 million a year back to the province—that is \$900,000 to \$1 million a year right now. I would say that the \$25-million loan is down to about \$22 million, or will be by the end of the year.

Mr. McCain: The Province of New Brunswick put that money in as interest-free money, if I am not mistaken. Is that correct?

Mr. Franche: That is correct.

Mr. McCain: Are you putting interest-free money into the port of Saint John?

Mr. Franche: No, we do not put interest-free money into the port of Saint John. We borrow the money from the government and we repay the government. But there have been many

[Translation]

ont demandé une parcelle de terre. Je me souviens qu'ils nous ont montré un grand plan et qu'il y avait cette petite parcelle. Nous nous sommes entendus là-dessus. Je ne pense donc pas qu'il y ait d'autres demandes.

Le président: Monsieur McCain.

M. McCain: J'ai aussi vu le plan tel qu'il avait été exposé à Saint John et annoncé dans les journaux. Et il me semble, monsieur le président, que M. Franche devrait avoir une idée des exigences en matière de terrain liées au projet en question. Il me semble qu'on a dû avoir des considérations pour le long terme aussi bien que pour le court terme dans les négociations concernant les terres du Conseil des ports nationaux. Vous ne savez pas si cela est conforme au plan que vous avez vu, pour le long terme?

M. Franche: Non, je ne peux pas vous le dire. Nous avons répondu à leur demande.

Le président: Il vous reste trois minutes, monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, j'aimerais demander au président du Conseil des ports nationaux si les frais de port prélevés à Saint John suffiront à rendre ces installations autonomes ou même rentables.

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Oui, monsieur le président. La situation semble assez positive en ce moment au port de Saint-Jean au Nouveau-Brunswick et je pense que d'ici la fin de l'année, le bilan sera positif, en tenant compte bien entendu des deux ou trois derniers mois. Cela veut probablement dire que nous réaliserons des profits l'année prochaine et ce sera bien la première fois pour le port de Saint-Jean au Nouveau-Brunswick.

M. McCain: Avez-vous une idée des revenus nécessaires pour rembourser la province du Nouveau-Brunswick de ses investissements dans ce port? Et dans l'affirmative, quel est l'avenir de cet investissement?

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Le remboursement des 25 millions de dollars empruntés à la province du Nouveau-Brunswick se reflète dans le bilan et nous remboursons environ 1 million de dollars par année à la province, c'est-à-dire de \$900,000 à 1 million de dollars par année à l'heure actuelle. Je pense que la dette ne s'élèvera plus qu'à environ 22 millions de dollars d'ici la fin de cette année.

M. McCain: Ce prêt de la province était libre d'intérêt, n'est-ce pas?

M. Franche: C'est exact.

M. McCain: Investissez-vous de l'argent libre d'intérêt dans le port de Saint-Jean?

M. Franche: Non. Nous empruntons de l'argent du gouvernement et le remboursons. Mais plusieurs vieilles dettes ont été supprimées du bilan du port de Saint-Jean et ayant été suppri-

[Texte]

of the old debts removed from the balance sheet of the port of Saint John and, being removed, they have been placed at zero-interest with no repayment of capital. But all future investments are cost-recoverable, dependent upon the interest rate we are charged when we borrow the money.

• 1220

Mr. McCain: Is the potash terminal finalized, the plant forward under construction?

Mr. Franche: Yes, the construction, I believe, has started. We have awarded the contract in the order of \$17 million. I believe it is Kesmark Construction Company Limited. The lease has been signed; it is on a full cost-recovery basis.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain.

Mr. McCain: Just a very brief question. What is the head office of this big construction company; where is it?

Mr. Franche: I do not know.

Mr. McCain: Is it Saint John?

Mr. Franche: I cannot assure you of that. I would be glad to find out.

Mr. McCain: I wish you would, please.

Mr. Franche: I will.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Chairman, Mr. Giroux, did you or any officials in Transport Canada have any involvement in the several rail job-security agreements, offering early retirement inducements intended to minimize the impact of lay-offs on VIA Rail?

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Mr. Chairman, the federal government provides funds to cover the effect of labour adjustments, as a result of rail-passenger job eliminations or jobs affected. To the extent we recognize the costs of these adjustments, we have an involvement in them.

Mr. Turner: Okay.

I am talking about the period back between 1930 and 1940. If you wanted to work as a locomotive foreman in a CNR terminal, you were hired as a fireman. You had to go to a doctor and have a medical and eye test. If you passed that, you were given a slip to go to Toronto to write the Canadian transportation rules for three days. When you completed the rules, you were sent back to the terminal. You made three eight-hour trial trips. If the engineer and the fireman said you would be okay, then you were put on a list. Usually you went to work at night; you were on the night shift. The time you booked on to go to work was the time when your pay started and when you established your seniority number.

[Traduction]

mées, elles sont considérées comme libres d'intérêt sans remboursement de capital. Mais tous les investissements futurs comportent un élément de recouvrement des coûts, en fonction du taux d'intérêt imposé au moment où ces fonds sont empruntés.

M. McCain: Des dernières dispositions ont-elles été prises pour ce qui concerne le terminal de potasse et l'usine est-elle en voie de construction?

M. Franche: Oui, en autant que je sache, les travaux de construction ont commencé. Nous avons accordé un contrat de 17 millions de dollars, il me semble, à la «Kesmark Construction Company Limited». Le contrat a été signé et il prévoit plein recouvrement des coûts.

Le président: Merci, monsieur McCain.

M. McCain: Une dernière question très brève. Où est situé le siège social de cette grosse société de construction?

M. Franche: Je l'ignore.

M. McCain: A Saint-Jean?

M. Franche: Je l'ignore. Mais je peux me renseigner.

M. McCain: S'il vous plaît.

M. Franche: Bon, d'accord.

Le président: Merci, monsieur McCain. M. Turner.

M. Turner: Monsieur le président, monsieur Giroux, vous ou d'autres hauts fonctionnaire du ministère des Transports avez-vous été impliqués dans plusieurs ententes de sécurité d'emplois dans le domaine du transport ferroviaire, offrant des encouragements à la retraite anticipée conçus pour minimiser l'impact des mises à pied à Via rail?

Le président: M. Giroux.

M. Giroux: Monsieur le président, le gouvernement fédéral fournit les fonds nécessaires pour couvrir les réaménagements qui découlent de la suppression de postes liés au transport ferroviaire de passagers ou autres emplois connexes. Nous avons payé notre part dans la mesure où nous avons cerné les coûts de ces ajustements nécessaires.

M. Turner: Très bien.

Je veux parler de la période de 1930 à 1940. Celui qui voulait travailler comme ingénieur de locomotive dans une gare des chemins de fer nationaux du Canada commençait par travailler comme pompier. Cela nécessitait une visite à un médecin, un examen médical et un examen de la vue. Le candidat qui réussissait ces examens était invité à se rendre à Toronto pour subir un examen sur les règles de transport au Canada qui durait trois jours. Une fois cet examen terminé, le candidat était renvoyé à la gare. Il faisait trois voyages de huit heures. Si l'ingénieur et le pompier étaient satisfaits du travail de l'intéressé, son nom était mis sur une liste. Il commençait habituellement à travailler la nuit. C'est seulement au moment où l'employé était inscrit sur la liste qu'il commençait à

[Text]

This is very important. As you went through the yard service, the spare board, the weigh freight, the fast freight, the passenger service, then you went out and became an engineer. And when you made your first trip as an engineer, when you booked on, then you established your seniority number.

Again, this is very important. The difference between working days and working nights could be your seniority number.

Now, this order in council which somebody established—and I understand the union, the government and the railways approved of this agreement—takes away a man's seniority. I will tell you how you did it.

In northern Ontario, you eliminated the terminal and you also eliminated the terminal at Belleville and Brockville. The trains are now going to run from Toronto to Windsor. You asked 18 junior engineers to take an early retirement. You bought them off with your own money—with their own money—because you offered them \$35,000 approximately. This was nothing else but their statutory holiday pay, which is 11 days per year, plus their annual vacation.

Before you made any change, the oldest man on the seniority list in London could go to the district because he was the oldest man. He could apply, go right to Toronto and start working as an engineer. But the minute you touched his job, he had no job. He cannot do this now, unless one of the 18 says that he is not going to go with this and take his pension. Then the oldest man can go. You are restricting the man's seniority; it is discrimination.

I want to know what are you going to do about this. This oldest man in London, after many years on passenger trains, has refused to take an early pension and is now back on freight. Is that right?

The Chairman: Mr. Giroux.

• 1225

Mr. Giroux: Yes. This is a rather a complicated question, and Mr. Henderson, who is the Director General of our Railway Directorate, is very familiar with the provisions of the labour agreements and the order in council. I wonder if he could answer that last question.

The Chairman: Mr. Henderson.

Mr. K. Henderson (Director General, Railway Directorate, Department of Transport): Thank you, Mr. Chairman, Mr. Turner.

I make specific reference to the London situation that you have introduced. As I understand it, there are 18 positions to be eliminated in the London area, out of a total of 32 people now operating trains in the area. The special labour-assistance

[Translation]

toucher son salaire et qu'il prenait rang dans la liste d'ancienneté.

C'est très important. Les employés commençaient par travailler au dépôt du chemin de fer, et la progression se faisait du service de réparations, au fret local, au fret express, au service de passagers et de là, on devenait ingénieur. Ce n'est que lorsque l'employé effectuait son premier voyage en tant qu'ingénieur qu'il obtenait son numéro d'ancienneté.

Cela est très important. La différence entre le travail de jour et le travail de nuit avait une grande incidence sur le numéro d'ancienneté.

Il y a eu ensuite ce décret en conseil qui a reçu l'approbation du syndicat, du gouvernement et des chemins de fer et qui supprime l'ancienneté des employés. Et je vais vous dire comment cela s'est passé.

Dans le Nord de l'Ontario, vous avez éliminé la gare, ainsi qu'à Belleville et à Brockville. Les trains vont maintenant de Toronto à Windsor. Vous avez demandé à 18 ingénieurs subalternes de prendre leur retraite. Vous les avez compensés avec votre argent, leur propre argent, car vous leur avez offert environ \$35,000. C'était l'équivalent de leur salaire de congés statutaires qui est de 11 jours par année, plus leurs vacances annuelles.

Avant ces changements, le plus ancien ingénieur de London pouvait aller jusqu'au niveau régional car il était le plus ancien. Il pouvait faire sa demande, aller directement à Toronto et commencer à travailler comme ingénieur. Mais dès l'instant où son poste était annulé, ce dernier se retrouvait sans emploi. Cela ne peut plus se faire maintenant à moins que l'un des 18 refuse de prendre sa retraite. Alors le plus ancien pourrait y aller. Vous restreignez l'ancienneté. C'est de la discrimination.

J'aimerais savoir ce que vous allez faire. Le plus ancien ingénieur de London, après plusieurs années d'expérience sur les trains de passagers, a refusé de prendre une retraite anticipée et il a été renvoyé sur les trains de fret. N'est-ce pas le cas?

Le président: M. Giroux.

M. Giroux: Oui. C'est une question plutôt complexe, et j'inviterai M. Henderson, directeur général des chemins de fer, à vous répondre, car il connaît très bien les dispositions des conventions collectives et de l'arrêté en conseil.

Le président: Monsieur Henderson.

M. K. Henderson (directeur général, Direction des chemins de fer, ministère des Transports): Merci, monsieur le président.

Je peux vous parler précisément de la situation à London. Je crois savoir que 18 postes seront supprimés dans la région de London, le personnel d'exploitation se chiffrant actuellement à 32 personnes. L'accord spécial portant sur l'aide aux employés

[Texte]

agreement we have augments the existing job-security agreements and provides for benefits over and above those of the collective agreement that had been negotiated between the railways and the unions.

One of the main objectives within that special program is to try to achieve the reductions that will be triggered as a result of the changes to railway passenger services in such a way that there are minimum disruptive effects on the employees. The way in which that agreement attempts to do that is through a deliberate attempt built into the special labour-assistance provisions, which, I might add, have been negotiated between the railways and the unions themselves in keeping with a set of regulations, which, essentially, comprise a mandate for those negotiations established by government. But the provisions have been negotiated through the same collective process that has always been involved.

The two positions, I think, of relevance at the present time, with respect to the case you have introduced, are those that encourage employees to take early retirement or those that encourage employees to accept a severance payment if they decide to resign from the particular railway involved. Now, by those two types of provisions, it minimizes the hardships on people resulting through the bumping or the cascading impact of change, called for or permitted through the existing job-security agreements, by simply removing people from the top end, if you like, within the labour force.

Now, those provisions are activated in advance of having to move through the seniority agreements and into cascading or bumping options, which would then allow for an employee with seniority to occupy a position of an employee with less seniority; that, in turn, would cascade out until, at one stage, one employee would still have to leave service, but there may be a large number of people involved.

Now, in the case of London, the provisions work by providing the opportunity for those 32 employees to see whether any of them are interested either in early retirement or in taking some severance payment. To the extent that the total necessary reduction of 18 people can be accommodated in that instance, that is the way the system has been designed to work, and that is the way, in fact, it is working.

Now, what it may mean is that you may find a particular instance, a particular example, of an employee who had a sufficient amount of service to have opted for early retirement, but who chose not to do that. As an example, he may have preferred to see a relocation of his own position; he might have preferred to move from London to perhaps another location.

Mr. Turner: He cannot go under the agreement.

Mr. Henderson: He cannot go as long as there are 18 people who have accepted to opt either for early retirement or severance. Now, in that way, that minimizes the impact of the total number of reductions of 18 people, and I think that, in the case to which you are referring, it would seem the necessary reduction will be able to be implemented through those two elements of the special agreement—through early retirement and through severance payments. Should that be the case, the

[Traduction]

complète les ententes actuelles en matière de sécurité d'emploi et prévoit des avantages en plus de ceux qui figurent dans la convention collective négociée entre les chemins de fer et les syndicats.

Ce programme vise notamment à alléger autant que possible les répercussions pour les employés des réductions consécutives à la modification de nos services voyageurs. Je vous ai déjà parlé de dispositions spéciales en matière d'aide pour les employés. Elles ont été négociées par les chemins de fer et les syndicats conformément à des directives contenues dans le mandat établi par le gouvernement. L'entente a été conclue par le processus normal de la négociation collective.

Pour ce qui est du cas que vous évoquez, il existe deux dispositions pertinentes, c'est-à-dire celle qui encourage les employés à prendre une retraite anticipée ou à accepter une indemnité de départ s'ils décident de donner leur démission. Ces mesures peuvent mitiger la réaction en chaîne qui suit les modifications de services dans la mesure où elles entraînent une réduction des employés aux niveaux supérieurs.

On essaie donc d'avoir recours à ces dispositions de préférence à celles prévues dans les accords sur l'ancienneté qui obligent les employés les moins anciens à céder leur place aux employés ayant eu un plus long service.

Nous offrons à nos employés de London l'occasion de prendre une retraite anticipée ou de recevoir une indemnité de licenciement. Nous essayons d'absorber la réduction nécessaire de cette façon; c'est l'objectif des mesures que nous avons élaborées.

Il se peut, dans ce cas-ci, qu'un employé ayant suffisamment d'années de service pour avoir droit à la retraite anticipée choisisse de ne pas s'en prévaloir. Par exemple, il aurait pu accepter un poste ailleurs qu'à London.

M. Turner: Ce n'est pas possible selon l'accord.

M. Henderson: Ce ne sera pas possible du moment qu'il y aura 18 personnes qui ont accepté une retraite anticipée ou une indemnité de départ. Nous avons cherché à alléger dans la mesure du possible les conséquences de la suppression de 18 postes, et je crois que dans le cas dont vous parlez la réduction pourra se faire par le truchement de ces deux mesures de l'accord spécial, c'est-à-dire la retraite anticipée et l'indemnité

[Text]

total number of employees who would be involved in that form of reduction would be limited to 18 people.

• 1230

Mr. Turner: Can you tell me, sir, why there was so much secrecy about this deal? Nobody knew about it. You negotiate a contract between the CNR and the union, and it is signed by the general chairman. It is also approved by the Vice-President of Personnel and Labour Relations of the railway, the vice-president of the union, but they did not do it that time. They took somebody else.

Furthermore, within two weeks after a contract is signed, you get a little booklet which gives you all the details of the new rules and regulations so that your working conditions are in black and white. Nothing came out. I just happened to tumble onto this by accident. I called the men back home; they said, you are crazy; well, I said, there it is. Now, why all the secrecy? If I was back on the CNR right now, I would sue somebody, because you restricted my seniority, and the man you are talking about cannot move to Toronto. So, therefore it is discrimination. The only thing he has got is his seniority number, and this deal took it away.

Mr. Henderson: If I may, Mr. Chairman, I will respond to the issue of secrecy. Nothing really could be further from the intent or, I think, further from the way in which that agreement was implemented. The regulations that the government had promulgated were gazetted and were made public. The negotiations of the special agreement were carried out in the collective framework, as are all of the negotiations, and the results of those negotiations have been ratified by the membership. And I am informed that the results of that ratification, specifically in the London area, was in excess of 90 per cent in favour of that Special Labour Assistance Agreement.

Mr. Turner: This was when they had the guns right to their heads. That was when they asked for the ratification. They did nothing before. This happened away back in 1977. That is what I am arguing about.

Mr. Henderson: All I am suggesting, Mr. Turner, is that exactly the process that is in play for normal collective agreement, for all collective agreements, was applied in this case.

Mr. Turner: Well, I disagree, because I think the company was in bed with the unions, and along with the government and transport officials, because you kept it secret. Nobody knew a thing about it. I think it is wrong when you take a man's seniority away; that is the only thing he has. And this man has to go back working on nights, whereas he could be riding on the passenger trains, working out of Toronto. Sure enough, the company will pay if he wants to move into Toronto, but he should have that choice. That is democracy. And you destroyed his seniority and the democratic process on this agreement. I am very unhappy with it and, as I said before, if I were back in the CNR, I would sue somebody because I think it was wrong. Thank you very much, Mr. Chairman.

[Translation]

de départ. S'il en était ainsi, le nombre d'employés touchés par cette réduction se limiterait à 18.

M. Turner: Pouvez-vous m'expliquer pourquoi on a tenu à garder cette entente secrète? Personne n'était au courant. Habituellement le contrat est négocié par le CN et le syndicat et est signé par le président. Il faut aussi l'approbation du vice-président du Personnel et des Relations de travail de la société, et du vice-président du syndicat. Mais ce n'est pas de cette façon qu'on a procédé cette fois-ci, d'autres personnes y ayant participé.

En outre, dans les deux semaines suivant la signature du contrat, vous avez publié un livret précisant tous les détails des nouveaux règlements et des nouvelles règles afin d'explicitier les conditions de travail. Cela n'a eu aucune publicité. C'est simplement par hasard que j'ai découvert ce document. J'ai téléphoné aux employés pour leur en parler, ils m'ont répondu que j'étais fou. Mais j'avais le document devant moi. Pourquoi tout ce secret? Si je travaillais encore pour le CN, j'intenterais un procès, car il s'agit d'une restriction des droits d'ancienneté. L'homme dont nous parlons ne peut pas déménager à Toronto. C'est un cas de discrimination. C'est son ancienneté qui constitue son seul avantage et on le lui a retiré par cet accord.

M. Henderson: Pour ce qui est du secret, monsieur le président, ce n'était nullement notre intention et il n'y avait pas de secret dans l'application de l'accord. Les règlements promulgués par le gouvernement ont parus dans la *Gazette du Canada* et ont été rendus publics. Les discussions sur l'entente spéciale se sont déroulées conformément à nos pratiques de la négociation collective et les résultats ont été ratifiés par les membres. On m'informe que plus de 90 p. 100 des membres, notamment dans la région de London, ont voté en faveur de cet accord spécial sur l'aide aux employés.

M. Turner: On a demandé cette ratification seulement quand les employés ont été acculés au pied du mur qu'ils n'avaient plus de choix. Rien n'avait été fait avant, et c'est une situation qui remonte à 1977.

M. Henderson: Je dis simplement, monsieur Turner, que le processus suivi dans ce cas est le même que dans les négociations collectives.

M. Turner: Je ne suis pas d'accord. Je crois que la société était de connivance avec les syndicats, le gouvernement et les fonctionnaires du ministère des Transports. C'est pour cette raison que vous avez gardé le secret. Personne n'était au courant. Je crois qu'il est injustifiable d'enlever le droit d'ancienneté à un employé, c'est la seule chose qu'il a. Cet homme est maintenant obligé de travailler la nuit tandis qu'il aurait pu faire partie du personnel roulant d'un train de voyageurs à partir de Toronto. Evidemment, le CN est prêt à le rembourser s'il veut déménager à Toronto, mais il devrait avoir le choix. C'est ça la démocratie. Vous lui avez retiré son droit d'ancienneté et son recours normal par cet accord qui me paraît inacceptable. Comme je l'ai déjà dit, si je travaillais encore

[Texte]

The Chairman: Do you wish to comment, Mr. Henderson?

Mr. Henderson: Mr. Chairman, the only comment I think I can make at this stage is that the Special Labour Assistance Agreement has been accepted very widely, not only in the VIA Rail case, but has been accepted also in the case of the Newfoundland railway, and has formed the basis of an agreement within Canadian National for their CN Express operators. That one does not have any involvement with the government paying.

And with regard to the question of choice, I do not believe there is another agreement that exists in Canada that provides employees with the range of choice by type, or the range of choice by financial benefits, that is offered through the combination of the existing railway labour agreements, plus the supplement of the Special Labour Assistance Agreement.

The Chairman: Thank you. Mr. Siddon, on a point of order.

Mr. Siddon: On a point of order, Mr. Chairman, while Mr. Henderson is at the table and in light of the question Mr. Turner just asked, I wonder if Mr. Henderson could comment as to whether there has been a ruling made by Revenue Canada as to the taxability of payments made under the special agreement in regard to the VIA Rail terminations. In particular, should those payments not be made until 1982, I would like to know if the employees would be required to pay income tax on those benefits.

The Chairman: Mr. Henderson.

Mr. Henderson: Mr. Chairman, to my knowledge, there has been no ruling as of this date. I know for a fact that the railways and the unions are concerned, as I think are all employees and indeed all the individuals across the country who might be affected by that budget provision. My understanding is that the railways are now considering what position they may wish to adopt, but I think it only reasonable to expect that they would call for a ruling on this matter.

Mr. Siddon: There would be no question of government or VIA Rail employees being given a special consideration that other Canadians employed by private firms may not be entitled to, should they be in receipt of severance payments?

Mr. Henderson: I really cannot comment on that Mr. Chairman. I think it is perhaps better addressed either to the Department of Finance or National Revenue.

The Chairman: I agree that you could not comment on that, Mr. Henderson. It was not a point of order but, in any case, it is a rule that is used rather frequently.

• 1235

This meeting is adjourned until 3.30 this afternoon when the cast of characters will be the same, plus the minister. Thank you, gentlemen.

[Traduction]

pour le CN, j'intenterais une action devant les tribunaux, car j'estime que c'est une injustice. Merci, monsieur le président.

Le président: Voulez-vous faire une observation, monsieur Henderson?

M. Henderson: Monsieur le président, je dirai simplement que l'accord spécial sur l'aide aux employés a été très largement accepté, non seulement dans le cas de VIA Rail mais aussi dans celui des chemins de fer de Terre-Neuve. Il a aussi inspiré une entente au CN concernant le personnel d'exploitation des express. Dans ce cas-là, il n'y a pas de contribution financière du gouvernement.

Pour ce qui est du choix, je ne crois pas qu'il existe ailleurs au Canada un accord qui donne aux employés autant de choix que nos conventions collectives actuelles et l'accord sur l'aide spéciale aux employés.

Le président: Merci. Monsieur Siddon, un rappel au Règlement.

M. Siddon: Je voudrais demander à M. Henderson si le ministère du Revenu a décidé si les paiements effectués aux termes de l'accord spécial sur les licenciements de VIA Rail sont impossibles. Je voudrais surtout savoir, dans le cas où ces paiements ne seraient pas faits avant 1982, si les employés devront payer de l'impôt sur ces sommes.

Le président: Monsieur Henderson.

M. Henderson: Monsieur le président, à ma connaissance il n'y a pas encore eu de décision. Je sais que les chemins de fer et les syndicats sont préoccupés, comme tous les citoyens qui pourraient être touchés par une disposition de ce genre. Je crois que les chemins de fer étudient actuellement la position qu'ils pourraient adopter, mais il faudra d'abord attendre le jugement.

M. Siddon: Il n'est pas question que les fonctionnaires ou les employés de VIA Rail reçoivent un traitement spécial auquel n'auraient pas droit des Canadiens qui travaillent dans le secteur privé, en ce qui concerne les indemnités de licenciement.

M. Henderson: Je ne pourrais pas répondre, monsieur le président. Il faudrait plutôt poser la question au ministère des Finances ou à celui du Revenu national.

Le président: Je conviens que vous ne puissiez vous prononcer à cet égard, monsieur Henderson. De toute façon, ce n'était pas un rappel au Règlement, prétexte qui est souvent utilisé.

La séance est levée jusqu'à 15h 30; nous recevrons les mêmes témoins, en plus du ministre. Je vous remercie, messieurs.

[Text]

[Translation]

AFTERNOON SITTING

• 1555

The Chairman: Order please. The committee can hear evidence without a quorum so we will begin. We shall resume consideration of the Supplementary Estimates (C) for the fiscal year ending March 31, 1982, the same estimates that we had agreed to this morning, with the addition of Vote 105c.

• 1600

I welcome to our committee this afternoon the Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport. And I want to suggest to the committee, if you agree, that we change the agreed to procedure a wee bit because we have lost some time this afternoon for other reasons. I will give the lead spokesman for each party 15 minutes rather than 20 and each subsequent intervenor 10 minutes. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed. Thank you. I would invite the minister, if he wishes, to make an opening statement.

Hon. Jean-Luc Pepin (Minister of Transport): I understand that the committee prefers that I do not, so I quite prefer to accommodate them.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. We will start our questioning this afternoon with Mr. Forrestall. Fifteen minutes, please, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. We welcome the minister; we always do when this official is back.

I wonder if I could, Mr. Chairman, ask the minister a question arising out of an exchange with Mr. Roberts of VIA Rail earlier this week, in which the question was put to him, would he be prepared to release certain information that he has made available to Transport Canada, either directly to the minister, Mr. Chairman, or to his officials, dealing with VIA Rail's views and positions with respect to a VIA Rail Canada act. Mr. Roberts has indicated that he has no objection to releasing the information to the committee, but felt he could not in the absence of permission from the minister. I would also ask if that is all the information that was supplied to the minister, Mr. Chairman.

Might I ask the minister if he would be prepared to table that information so the members of the committee would, as the minister is very much aware, Mr. Chairman, have the opportunity over the next several weeks to review and examine the views of VIA Rail with respect to a national act?

The Chairman: Mr. Minister?

Mr. Pepin: I hesitate to say no without qualification. The difficulty is that, apparently even under the Access to Information act, these types of documents are supposed to be privileged. I think if Mr. Forrestall would like to think about it in those terms it might be helpful.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Le Comité peut entendre des témoignages sans quorum si bien que nous allons reprendre l'étude du budget supplémentaire (C) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982, comme nous en avons convenu ce matin, mais en ajoutant le crédit 105c.

Je souhaite la bienvenue à l'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports. Si vous voulez bien, je propose que nous changions un tout petit peu nos habitudes parce que nous avons perdu du temps cet après-midi pour d'autres raisons. Je donnerai au premier porte-parole de chaque parti 15 minutes plutôt que 20 et aux intervenants suivants 10 minutes. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Bien. Merci. J'invite le ministre, s'il le souhaite, à nous faire quelques observations initiales.

L'honorable Jean-Luc Pepin (ministre des Transports): Je crois que le Comité préfère que je ne fasse pas de déclaration, et je demande pas mieux.

Le président: Merci, monsieur le ministre. Nous allons commencer par M. Forrestall. Quinze minutes, s'il vous plaît, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Nous souhaitons la bienvenue au ministre, comme nous le faisons toujours.

Pourrais-je, monsieur le président, lui poser une question découlant d'un échange avec M. Roberts de VIA Rail au début de la semaine. On lui a demandé s'il serait disposé à divulguer certains renseignements qu'il a communiqués à Transports Canada, soit directement au ministre, soit à ses fonctionnaires. Il s'agissait de l'avis et de la position de VIA Rail quant à la loi sur VIA Rail Canada. M. Roberts nous a dit qu'il ne voyait aucune objection à divulguer ces renseignements, mais il estimait qu'il lui fallait pour cela l'autorisation du ministre. J'aimerais savoir en outre si c'était là tous les renseignements qu'avait reçus le ministre.

Le ministre serait-il disposé à déposer ces renseignements de sorte que les membres du Comité puissent, comme le sait très bien le ministre, étudier dans les quelques prochaines semaines le point de vue de VIA Rail sur une loi nationale?

Le président: Monsieur le ministre?

M. Pepin: J'hésiterais à dire non sans restriction. La difficulté est que malgré la Loi sur l'accès à l'information ce genre de document est censé être confidentiel. Peut-être que M. Forrestall voudrait bien envisager la question sous cet angle.

[Texte]

These are communications between the minister and either one of his officials or, in this case, the president of a Crown corporation. If we get into the habit of publishing these things—I think, in this instance, it will make relations between these two particular gentlemen rather difficult because instead of writing to each other in all frankness they will write to each other with a view to what the public might think of what they say.

So, basically, Mr. Forrestall, I apologize. I think this would not be a good principle to establish but then I would very much like—the Chairman and I talked about that some weeks ago now—the committee to be involved in more than simply checking on the conduct of the government *post facto*. I would like the committee—and the chairman is very much of this mind, I understand—to look at some forthcoming policy developments and I would welcome a meeting where different members would express views and question me and Mr. Roberts on how they see and how we see the VIA bill. I expect to be questioned on that this afternoon. So I do not think I can give you the document, but I can give you a conversation with Mr. Roberts on that subject.

• 1605

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Your argument was anticipated, and the question would not have been put had the other party not readily agreed. It is a matter of some regret, but I understand the principle you are trying to protect. In this particular case, I suggest you are not really protecting your principle, rather you are allowing us to speculate all over the barnyard lot. I am not sure that will serve a useful purpose in the long run.

Mr. Pepin: Mr. Chairman, if I may footnote, the chairman of VIA is known for his freedom of thinking, on this and other matters. He himself has already said much in public, so that element is already in your hands.

Mr. Forrestall: The minister is not known to take a back seat in that department. We seem to be hamstrung. We have been waiting a long time for a variety of pieces of legislation, not the least of which is the ports policy, further books with respect to the new maritime code, the provisions that were removed from books one and two dealing with coastal provisions—just to mention two or three.

The urgency that spoke for itself so eloquently and elaborately just a few months ago rising out of Mr. Justice Dubin's first report with respect to an independent investigation commission dealing with air. I wish it had been the triad, and included surface, marine and air. We are still waiting for that. I understand it has been ready and again it is a matter of regret that we do not have it. These are just some of the important issues that immediately come to mind.

It is 14 years ago since this this committee and Parliament developed a National Transportation Act. The thinking, the philosophy and the principles underlying that act—

The Chairman: Order please. Order.

[Traduction]

Il s'agit de communications entre le ministre et l'un de ses collaborateurs ou, dans ce cas, le président d'une société d'État. Si nous prenons l'habitude de publier ce genre de choses, j'ai l'impression que cela risquerait de compliquer pas mal les relations entre les intéressés qui, au lieu de s'écrire en toute franchise s'écriraient en pensant à ce que le grand public pourra penser de leurs propos.

Je suis donc désolé, monsieur Forrestall, mais je ne crois pas que ce serait un bon principe à établir. Il n'empêche, comme j'en discutais il y a quelques semaines avec le président, que j'aimerais beaucoup que le Comité participe davantage à l'élaboration de nos politiques et qu'il ne se contente pas de vérifier après coup ce que fait le gouvernement. J'aimerais au contraire que le Comité étudie certaines des décisions qu'il nous faudra prendre et que nous ayons peut-être une réunion à laquelle les membres du Comité pourraient m'interroger, ainsi que M. Roberts, sur le projet de loi touchant VIA. Je suppose que l'on m'interrogera là-dessus cet après-midi. Bref, je ne pense pas pouvoir vous donner ce document mais je puis vous offrir une conversation à ce sujet avec M. Roberts.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Votre argument avait été prévu et la question n'aurait même pas été posée si l'autre parti n'avait pas volontier accepté. Nous regrettons un peu mais je comprends le principe que vous essayez de protéger. Dans le cas particulier, ce n'est pas vraiment protéger un principe c'est nous pousser à spéculer sur toute cette question. Je ne suis pas sûr qu'à long terme cela sera très utile.

M. Pepin: Monsieur le président, si vous me permettez une petite note, le président de VIA est connu pour sa liberté de penser dans ce domaine comme dans d'autres. Il a déjà beaucoup dit en public si bien que vous avez déjà ce que vous voulez connaître.

M. Forrestall: Le ministre n'a pas la réputation d'être un simple observateur dans son ministère. J'ai l'impression que nous sommes dans une impasse. On attend depuis longtemps tout un éventail de projets de loi et notamment sur la politique des ports, d'autres volumes du nouveau code maritime, les dispositions qui ont été supprimées aux volumes 1 et 2 à propos des côtes, etc.

L'urgence qui avait semblé si évidente il y a simplement quelques mois suite au premier rapport du juge Dubin sur le travail d'une commission d'enquête indépendante touchant les transports aériens, et qui aurait dû toucher également les transports maritimes et les transports de surface, n'a toujours rien donné. On dit que c'est prêt mais nous n'avons encore rien. Ce sont simplement là quelques points importants auxquels on pense immédiatement.

Il y a quatorze ans que notre Comité et le Parlement ont adopté la Loi nationale sur les transports. Le raisonnement, la philosophie et les principes sous-tendant cette loi...

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

[Text]

Mr. Forrestall: —are now somewhat out of date. It is time this nation had in front of it horses to pull the overburdened cart that is transportation. These perhaps are difficult matters for the minister to respond to, Mr. Chairman, as we draw late in the session, but I would like his comment because these and other matters are pressing and of concern to the interested transportation community. I see no reason why we could not avail ourselves of the subject matter of the minister's domestic national air policy. We might review it, and call some witnesses to comment upon that. Then I have two other questions which deal directly with transportation.

Mr. Pepin: Unfortunately, we lost our legal writer for a few days, but hopefully the ports policy will be ready in January. On the Dubin commission, the cabinet has already agreed to the formation of an air safety board, and the legislation on that is being drafted. Hopefully it will come some time in the winter. That is the second point. On the maritime code . . .

The Chairman: Yes, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Could the minister give us the benefit of his views on Mr. Justice Dubin's second report?

Mr. Pepin: Yes. On the first one, the air safety board will incorporate almost all of the first Dubin volume. On the second one, On the second one, which has to do with enforcement, which has to do with airworthiness and government planes, I will be giving, hopefully before Christmas, a full progress report with my position on this matter, particularly on enforcement. I have already said most of it is acceptable.

• 1610

With respect to the Maritime Code, it is still in the process of preparation. As a matter of fact, it came to a cabinet committee this very week. I have to wait until it goes to full cabinet next week before saying more about it. But let me say that part of it—you know all about the Maritime Code, Mr. Forrestall, you are so knowledgeable, the seven books and all that, so I will not bother you with it—had been extracted, as you know, for special attention because of urgency. This has to do with chapter 20, I think, of the Canada Shipping Act. The drafting has to do with the incorporation of international convention on pollution, on marine-type pollution; it has to do with the Maritime Pollution Claims Fund. This has been drafted now; I am looking at Mr. Sinclair to see if he has a date . . .

Mr. Gordon Sinclair (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport): Mr. Chairman, by March 1982 I expect the drafting to be complete.

Mr. Pepin: Okay.

There is nothing on the National Transportation Act in preparation.

Finally, on the last point you mentioned, I think I would personally welcome, as I said to the chairman, a study by this

[Translation]

M. Forrestall: . . . sont maintenant quelque peu périmés. Il est temps que le pays se dote de chevaux pour tirer le chariot surchargé que sont les transports. Ce sont peut-être là des questions auxquelles le ministre aura du mal à répondre en fin de session mais j'aimerais tout de même qu'il nous dise où nous en sommes car ces questions comme d'autres sont urgentes et préoccupent beaucoup le secteur des transports. Je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions nous intéresser au sujet de la politique aérienne nationale du ministre. Nous pourrions en l'étudiant convoquer certains témoins dont nous recevriions les avis. J'aurais ensuite deux autres questions qui traitent directement des transports.

M. Pepin: Nous avons malheureusement perdu notre légiste pour quelques jours mais nous espérons que la politique des ports sera prête en janvier. Pour la commission Dubin, le cabinet a déjà convenu de l'institution d'une commission de la sécurité aérienne et l'on rédige actuellement la loi à cet effet. Nous espérons la présenter au cours de l'hiver. Voilà pour votre deuxième point. Pour le code maritime . . .

Le président: Oui, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Le ministre pourrait-il nous donner son avis du deuxième rapport du juge Dubin?

M. Pepin: Oui. Pour le premier, la commission de sécurité aérienne comprendra pratiquement tout le premier volume Dubin. Pour le deuxième, qui touche à la mise en oeuvre, à la sécurité des avions gouvernementaux, j'espère pouvoir présenter avant Noël un rapport intérimaire complet donnant ma position à ce sujet et surtout à propos de l'application. J'ai déjà dit que c'était en grande partie acceptable.

Pour le Code maritime, c'en est toujours à la préparation. D'ailleurs, il a été présenté à un comité du Cabinet cette semaine. Il me faudra attendre de la présenter au Cabinet complet la semaine prochaine avant d'en dire davantage. Je dirai toutefois, et vous savez tout à propos du Code maritime, monsieur Forrestall, vous connaissez les sept volumes, et cetera, si bien que je ne vais pas vous ennuyer avec cela, mais cette partie en avait été extraite spécialement pour une question d'urgence. Il s'agit du Chapitre 20, de la Loi sur la Marine marchande du Canada. La rédaction comprend l'incorporation d'une convention internationale sur la pollution marine; il s'agit du fonds pour réclamation portant sur la pollution marine. C'est maintenant prêt et je regarde M. Sinclair qui a peut-être une date . . .

M. Gordon Sinclair (administrateur, Administration des transports maritimes du Canada, ministère des Transports): Monsieur le président, je pense que le texte sera prêt d'ici mars 1982.

M. Pepin: Bien.

Il n'y a rien en préparation sur la Loi nationale des transports.

Enfin, pour votre dernier point, je crois que j'accueillerai personnellement assez bien, comme je le disais au président,

[Texte]

committee, a review by this committee, of the discussion paper I issued on the domestic air carrier policy. If the committee wants to give views, ask questions, on this policy, we will be delighted to bring it to the committee.

Mr. Forrestall: Thank you.

Mr. Pepin: Did I cover it all?

Mr. Forrestall: Well, I am sure there are others. I just could not think of any others.

Mr. Pepin: But all the points you raised.

Mr. Forrestall: There is another piece of legislation nearly ready.

I wanted to touch once again this point in my final question—just very briefly, time is short and we have lost some this afternoon—because it has been some months now since we have had an opportunity to have the minister's views.

Would the minister be aware that several years ago I quite vigorously opposed Canadian National Railway's involvement in *Cast Steamship*, in investment in *Cast Steamship*? I have on a number of occasions, Mr. Chairman, as the minister will recall, asked him to give us an update. Would he be kind enough very briefly to do that this afternoon?

But before he does that, would he make a passing observation about the measure of success the president of the Canadian National Railways has had in advancing the ownership portion of *Cast*, presently held by Canadian National, to the point where, in fact, they do control it? Would the minister be prepared, Mr. Chairman, to assist Canadian National, in every way, in bringing those ships immediately, or those portions of that rather expensive shipping interest, under the Canadian flag and crewing them with Canadian ships? It is not really hypothetical, it is just that I do not want to say it.

Mr. Pepin: A small question. The discussion on what CN should do about its present preferred shares in *Cast* is the subject of a very intense, immediate study, analysis and decision-making process—

Mr. Forrestall: I raise the question because I will immediately withdraw my objections to Canadian National's investment in *Cast*, a wholly owned offshore corporation, if, in fact, they buy it.

Mr. Pepin: Yes, it would be a breakthrough in Canadian history.

Mr. Forrestall: I support you in whatever you do for it.

Mr. Pepin: Yes, I welcome that without giving away my final position on the subject.

You are right, Mr. Forrestall, this decision is related, in my mind anyway, to two very important other subjects. The first one is the role a railway brings business with its own railway activity. This, to me, has been a very important factor in the presence of CN in *Cast*; it has brought a lot of business to CN. I connect the two things quite intimately. Some people will say they are annoyed these trends have developed, it is not essen-

[Traduction]

l'idée que votre comité examine le document de travail que j'ai publié sur la politique des transporteurs aériens nationaux. Si ainsi le Comité veut donner son avis, toucher des questions à ce sujet, nous serons ravis de déposer le document en question.

M. Forrestall: Merci.

M. Pepin: Ai-je répondu à tout?

M. Forrestall: Je suis sûr qu'il y avait d'autres points. Ils ne me viennent tout simplement pas à l'esprit.

M. Pepin: Je veux dire tout ce que vous m'aviez posé.

M. Forrestall: Il y a un autre texte législatif qui est presque prêt.

Je voulais revenir encore sur ce point dans ma dernière question, très brièvement car nous avons peu de temps cet après-midi, mais il y a maintenant quelques mois que nous n'avons pas entendu le point de vue du ministre.

Le ministre sait-il qu'il y a plusieurs années je me suis très vigoureusement opposé à ce que les chemins de fer nationaux prennent une participation à *Cast Steamship*? J'ai à plusieurs occasions, le ministre s'en souviendra bien, demandé où l'on en était et le ministre pourrait-il donc cet après-midi nous indiquer brièvement quelle est la situation?

Avant cela, pourrait-il dire en passant ce qu'il pense du succès du président des chemins de fer nationaux dans la prise de contrôle presque totale de *Cast* par le C.N.? Le ministre serait-il disposé à aider le Canadien National par tous les moyens à ramener immédiatement sous le drapeau canadien ses intérêts de navigation et à utiliser des navires canadiens? Ce n'est pas en fait hypothétique, c'est simplement que je ne veux pas le dire.

M. Pepin: Une petite question. La discussion sur ce que devrait faire le C.N. à propos de ses parts préférentielles dans *Cast* fait l'objet d'une étude très intense à l'heure actuelle.

M. Forrestall: Je soulève la question parce que je retirerai immédiatement mes objections à l'investissement du Canadien National dans *Cast* qui est entièrement contrôlé à l'étranger si les chemins de fer achetaient effectivement la société.

M. Pepin: Ce serait certainement tourner une grande page de l'histoire canadienne.

M. Forrestall: Je vous appuierai dans tout ce que vous pourrez faire dans ce sens.

M. Pepin: Je suis en effet d'accord sans toutefois vouloir prendre une position finale là-dessus pour le moment.

Vous avez raison, monsieur Forrestall, cette décision est liée pour moi à deux autres sujets très importants. D'une part le fait que l'activité même des chemins de fer est productrice d'activités. C'est à mon avis un facteur très important de la présence du C.N. dans *Cast*; cela a apporté beaucoup de travail au C.N. Je lie donc les deux choses très étroitement. Certains diront que ce genre de choses les ennuie, qu'il n'est

[Text]

tial for CN to remain or to take a stronger position in Cast. This is a debatable point because if Cast does not do it as well, CN might not do as well. This is the first point, the relationship between the CN investment in Cast and its own activity as a railway.

• 1615

The second part is one you mentioned also, the relationship between CN's position in Cast and the development of a deep sea fleet in Canada. There is a relationship between the two. The ships Cast has may not be registered in Canada; they are registered in Barbados, in Bermuda, if my memory serves me right. However, these are ships going around the world in which Canada would have a bit of a claim in times of dire needs, dire straits. If we think in terms of developing a Canadian deep sea fleet, these would be candidates for registration in Canada. This aspect also is important.

On the deep sea fleet, my interest is substantial. There are studies going on, discussions going on at this time—I think it has been referred to in the press—between ministers as to two things in particular. The first one is if it would be possible to develop a bit of a fiscal regime accommodating to a possible phase of the kinds you have in mind. Secondly, how could we help Canadian shipping companies trying to get a bit of the market in foreign countries of the world at this time?

This is going on; I cannot say more than that. I do not know what the final decision will be; I just want to indicate it is on my mind.

The Chairman: Thank you. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Could I have one more or—

The Chairman: I think so, we will give you one more.

Mr. Forrestall: I suggest to you, Mr. Chairman, one method the minister might again re-examine is the use of Canadian resource, the movement of Canadian resource as the basis from which, at least, to develop a window with respect to a foreign fleet.

I have reference to a recent letter. It is one of numerous letters from one of the principle unions. In this case, it is from Gralewicz of the SIU, a copy of which has gone to some of your officials. He again raises the question of the movement of west coast coal to Asian markets in Canadian boats, Canadian bottoms. Of course, it also applies to the export of other Canadian natural resources in bulk, lumber, other ores, wheat and so on.

Can the minister indicate whether or not in recent conversations with his colleague, the Minister of Industry, Trade and Commerce, any further examination of this possibility has been pursued? Is the subject current? Or, are we for the duration of the existing contracts stuck with the present situation? If that is the case, what are the possibilities in terms of any future, major long-term contracts of this nature being in part reserved for Canadian boats?

[Translation]

pas essentiel que le C.N. garde ou augmente sa participation dans Cast. On peut en débattre car si cela ne va pas très bien pour Cast, cela peut également ne pas aller très bien pour le C.N. Voilà pour le premier point, les relations entre les investissements du CN dans «Cast» et ses activités proprement ferroviaires.

Le second point que vous avez mentionné également, ce sont les liens qui existent entre la position occupée par le CN au sein de «Cast» et la création d'une flotte de haute mer au Canada. Ces deux aspects sont liés entre eux. Les navires de «Cast» ne sont pas tous enregistrés au Canada, si je me souviens bien, ils battent les pavillons de la Barbade et des Bermudes. Et pourtant, en des temps difficiles, en des périodes de restriction, le Canada aurait certains droits sur ces navires qui sillonnent toutes les mers du monde. Nous pensons que dans le cadre de la création d'une flotte canadienne de haute mer, ces navires-là pourraient fort bien être enregistrés au Canada. C'est également un aspect important.

Je m'intéresse de très près à cette flotte de haute mer. Des études ont été entreprises, des discussions sont en cours, dont la presse a d'ailleurs parlé, entre les ministres concernés. Ils s'intéressent à deux choses en particulier, pour commencer la possibilité d'adopter un régime fiscal qui facilite l'intégration progressive dont vous avez parlé. En second lieu, ils s'interrogent sur les façons d'aider les compagnies de navigation canadiennes à s'imposer sur les marchés étrangers.

Voilà ce qui se fait actuellement, je ne peux vous en dire plus. Je ne connais pas la décision définitive qui sera prise, je peux simplement vous dire ce que j'en pense.

Le président: Merci. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Ai-je le temps d'une ou de..

Le président: La dernière question, je pense.

M. Forrestall: Monsieur le président, monsieur le ministre, il y aurait peut-être un moyen de mieux utiliser les ressources canadiennes, de mieux organiser nos ressources pour avoir, ne serait-ce qu'un début d'emprise sur les marchés étrangers.

J'ai là une lettre récente, une parmi des nombreuses qui me sont parvenues des principaux syndicats. Celle-ci est de Gralewicz du SIU; certains de vos collègues en ont reçu copie. Il soulève à nouveau la question du transport du charbon de la Côte Ouest vers les marchés asiatiques dans des bateaux, des navires canadiens. Bien sûr, cela s'applique également aux exportations d'autres ressources naturelles canadiennes en vrac, par exemple le bois, d'autres minerais, le blé etc.

Le ministre peut-il nous dire s'il a abordé ce sujet récemment au cours de conversations avec son collègue, le ministre de l'Industrie et du Commerce? Est-ce un sujet abordé actuellement dans les discussions? Ou bien faut-il s'attendre à ce que la situation actuelle se prolonge jusqu'à l'expiration des contrats en cours? Dans ce cas, peut-on envisager à l'avenir de réserver en partie ces exportations à des navires canadiens dans les contrats à long termes qui seront signés par la suite?

[Texte]

I am aware of the difficulties with cargo reservations and so on, with all of these idiotic problems which we let stand in the way of fitting out a Canadian merchant marine. Would you comment on that?

Thank you for your indulgence.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: It is one of my preoccupations. Mr. Sinclair will tell you I regularly ask him the question as to what use can be made of these exports. As you know, most of it, particularly in the bulk, is done on an FOB basis; we are limited. We do, nevertheless, show presence; we do show interest regularly. I will let Mr. Sinclair develop that more.

In the case of coal going out of Ridley Island or Prince Rupert, same thing. I do not know exactly. Mr. Franche may have had a look at it. Last time I was saying most of it will be Japanese-carried, but with companies like Fedcom, which are really very international. It may be that they have a bit of it as part of their involvement in Prince Rupert. Mr. Franche, do you want to say a bit more?

• 1620

Mr. Pierre Franche (Chairman of the National Harbours Board): Yes, Mr. Chairman. The coal to be sold through Ridley Island is FOB under the spout into the hold of the ship. How it will be carried has not been determined but I recall having a discussion with some Japanese officials in Vancouver a few months ago asking that very question: how will it be carried? Of course, they told me they did not know. So I asked them on what type of bottoms the coal from Australia was being carried. They said: Japanese bottoms; therefore I would expect extensively. The involvement of Fedcom may hopefully lead to some of that, but it is not a condition anywhere. It will be the competitive bulk market that will determine it.

Mr. Pepin: We will have a few sentences from Mr. Sinclair on this question.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, until we can provide a fiscal regime which enables a Canadian ship owner to operate on the same tax basis as his competition, it becomes extremely difficult for any Canadian-registered ship to capture any substantive international trade. The second point I would like to make is that we have not espoused cargo reservation as a basis for the promotion of a Canadian flag presence.

The Chairman: Thank you. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the minister and I have been working together, and co-operating on getting the multimodal

[Traduction]

Je me rends compte des difficultés auxquelles on se heurte lorsqu'on essaye de réserver des cargos, tous les petits problèmes idiots qui semblent nous empêcher de nous doter d'une marine marchande canadienne. Que pouvez-vous me dire?

Je vous remercie pour votre indulgence.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: C'est l'une de mes préoccupations. M. Sinclair pourra vous dire que je lui pose fréquemment cette question, que je lui demande souvent comment nous pourrions mieux utiliser ces exportations. Comme vous le savez, dans la majeure partie des cas, et surtout lorsqu'il s'agit de vrac, le transport se fait FOB; c'est un facteur limitatif. Mais cela ne nous empêche pas d'agir, de manifester fréquemment notre intérêt. M. Sinclair pourra développer cet aspect quand j'aurai terminé.

Cela vaut également pour le charbon expédié de Ridley Island ou de Prince Rupert. Je ne sais plus trop bien. M. Franche pourra y revenir. La dernière fois, je vous ai dit que la plupart du temps les navires étaient japonais, mais que les compagnies, comme la *Fedcom*, sont en réalité internationales. Il est possible qu'elles aient une partie du marché à Prince Rupert. Monsieur Franche, pouvez-vous ajouter quelque chose?

M. Pierre Franche (président de la Commission des ports nationaux): Oui, monsieur le président. Le charbon qui est vendu par Ridley Island est vendu FOB au moment où il est déversé dans les cales des navires. Le mode de transport n'a pas encore été déterminé mais je me souviens de discussions que nous avons eues à Vancouver il y a quelques mois avec les représentants officiels du Japon et nous leur avons posé la question: quel mode de transport? Bien sûr, ils m'ont dit qu'ils n'en savaient rien. Je leur ai alors demandé dans quel type d'embarcation le charbon australien était expédié. Dans des bateaux japonais, m'ont-ils répondu. Par conséquent, j'imagine qu'il s'agit d'un marché important et que la Fedcom peut espérer en prendre une partie; quoiqu'il en soit, ce n'est nulle part une condition absolue. Les conditions sont déterminées par le libre marché des transports en vrac.

M. Pepin: M. Sinclair a également quelques observations à ajouter.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, tant que nous n'aurons pas un régime fiscal qui permettra à un propriétaire de navire canadien de bénéficier des mêmes conditions fiscales que la concurrence, il sera extrêmement difficile pour tout navire enregistré au Canada de s'assurer d'une partie substantielle du commerce international. En second lieu, je précise que nous n'avons pas adopté ce principe des réservations de cargos pour appuyer la présence du pavillon canadien.

Le président: Merci. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, le ministre et moi-même avons collaboré à la création d'un centre de transport

[Text]

or intermodal transportation centre established in Regina. Negotiations have been going on between the Government of Saskatchewan and VIA Rail, but the Minister of Urban Affairs in Saskatchewan, Mr. Smishek, wrote to the minister a while ago. I believe he telexed him two or three days ago requesting some sort of a guarantee or an assurance from the minister that there would be no further cuts in rail passenger service through that city. This was crucial to the entering of the Saskatchewan bus company with VIA Rail in the joint operation of a multimodal terminal. I want to know if the minister has yet responded to the Minister of Urban Affairs in Saskatchewan. If so, what was the nature of that response, or what will it be when he does respond?

Mr. Pepin: It has not been answered yet, Mr. Benjamin. I am sorry for that. But when I last met Mr. Smishek, who is old friend of mine, he assured me he was going to solve the problem of the multimodal station in Regina. I thought it was in good hands. I know of the many difficulties it presents. Maybe Mr. Giroux could give us an update on that.

On the subject of no further cuts, you know what my position is. That is exactly what our announcement of July 27 is all about. It is to prevent further cuts. Mr. Roberts said he would resign if there are more cuts. Well, that is okay. We will do our best to make sure he does not resign. I think I am still his best friend, because he might have had to resign had we continued under the previous system. He is quite advantaged now: he starts with a basic network system. I am quite sure VIA employees, now that they know the president might resign if I have to cut lines, will be working harder and more systematically, more enthusiastically than they were before.

So I can only repeat the basic idea. Now that we have a new VIA—if you want to put it this way—there is no other shoe, there is no second shoe which might drop. There is no planning to that effect. As a matter of fact we have a basic metric system that should last a long time. But it would be crazy on the part of the minister to say there will not be any change because much of the future depends on the use Canadians will make of these routes. Should they decide one day not to, well then the same conclusion will be quite simple.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am sorry. What the minister is saying, then, is that the government does not have a policy of maintaining a national rail passenger system. This is so crucial to the planning of VIA Rail, getting together with bus companies and provinces in joint operations, it is so crucial that unless they know there is a national policy to maintain a national rail passenger system there is no point in their proceeding.

[Translation]

multimodal à Régina. Les négociations se poursuivent entre le gouvernement de la Saskatchewan et VIA mais le ministre des Affaires urbaines de la Saskatchewan, M. Smishek, a écrit au ministre il y a peu de temps. Si mes informations sont exactes, il lui a envoyé un télex il y a deux ou trois jours pour lui demander la garantie ou l'assurance qu'il n'y aurait aucune autre coupure de services dans cette ville. C'était la condition expresse posée par les compagnies d'autobus de la Saskatchewan pour participer en collaboration avec VIA à la création d'un terminal multimodal. J'aimerais savoir si le ministre a répondu au ministre des Affaires urbaines de la Saskatchewan. Dans l'affirmative, quelle a été sa réponse et, dans le cas contraire, de quelle nature sera-t-elle lorsqu'il la fera?

M. Pepin: Monsieur Benjamin, je n'ai pas encore répondu, j'en suis d'ailleurs désolé. La dernière fois que j'ai rencontré M. Smishek, un de mes vieux amis, il m'a assuré qu'il trouverait une solution au problème d'une station multimodal à Régina. Il m'avait semblé que l'affaire était entre de bonnes mains. Et pourtant, je sais à quel point c'est difficile. M. Giroux pourra peut-être vous parler des derniers développements.

Quant à l'engagement de ne pas faire de nouvelles coupures, vous connaissez ma position. C'est précisément le sujet du communiqué que nous avons fait le 27 juillet. En effet, nous tenons à éviter de nouvelles coupures. M. Roberts s'est engagé à démissionner si cela se produisait. Ce n'est pas trop grave car nous ferons tout notre possible pour que les choses n'en viennent pas là. Je crois que nous sommes toujours bons amis parce que si nous avions conservé l'ancien système, c'est probablement là qu'il aurait dû démissionner. Sa position est aujourd'hui bien meilleure: il commence avec un réseau complet et solide. Je suis certain que les employés de VIA qui savent aujourd'hui que le président risque de démissionner si les services sont coupés de nouveau, tiendront à travailler d'autant plus fort et d'autant plus systématiquement, avec d'autant plus d'enthousiasme que par le passé.

Maintenant, je ne peux que reprendre l'idée fondamentale, à présent que nous avons un nouveau réseau VIA, si l'on peut dire, il n'y a pas d'autres branches à élaguer. Rien n'a été prévu dans ce sens; tout comme le système métrique, c'est quelque chose qui devrait durer très longtemps. Mais ce serait de la folie de la part du ministre de promettre qu'il n'y aura plus jamais de changements parce que l'avenir dépend évidemment de la façon dont les Canadiens utiliseront ce réseau. S'ils décident un jour de ne plus s'en servir, nous parviendrons tout naturellement aux mêmes conclusions.

M. Benjamin: Monsieur le président, excusez-moi. Le ministre nous dit donc que le gouvernement n'a pas pour politique de conserver un réseau ferroviaire national pour le transport des passagers. Cette entente avec les compagnies d'autobus et les provinces est à tel point cruciale pour la planification de VIA que si nous ne sommes pas assurés d'une politique nationale relative au transport ferroviaire des passagers, tout ce qui se fait actuellement ne sert à rien.

[Texte]

[Traduction]

• 1625

Mr. Pepin: That is what I thought I had said, but if you want to read it differently . . . I said that the rationalization exercise is to have this basic passenger railway network in place with optimum possibility of success, a possibility because of the transfer of money we made from the operating deficit to the capital budget of VIA to give it now, in Churchillian terms, the tools to do the job. That is exactly what it is all about. We want the railways to continue in Canada. The level at which we have established them now seems to be appropriate, but there is no way any minister responsible will say that no change will take place until the year 3000—no way. Even the basic network system of the grain industry is guaranteed only to the year 2000.

Mr. Benjamin: Of course, I do not expect you to say there is no change, you expect a change to take place—an expanded and enlarged rail passenger service will be a change—just a guarantee that they will—

Mr. Pepin: This might well come about if there are changes in the way Canadians use their transportation systems and modes.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, speaking of VIA Rail's being able to succeed and there being no further reductions and cancellations of routes, I would like to ask the minister whether he and his department did a cost-benefit study on a different option from cancelling routes, on the option of keeping the *Supercontinental* and the *Atlantic Limited* by reducing costs with new equipment. If you did do such a study of that option, will you give it to us? If you did not do it, why not?

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: I do not know whether there has been such a study. Mr. Giroux, have there been such studies?

Mr. Robert Giroux (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Department of Transport): Not at the department, but it is a matter that was looked at by the CTC in its previous hearings.

Mr. Pepin: My answer to that is this—and I am struck by that. As you know, I am a relative newcomer to the area—

An hon. Member: It shows.

Mr. Pepin: I have not been associated with it as long as Mr. Benjamin has been. But reading quite extensively on the subject, I have been struck by the consensus that developed over the years on what to do with VIA. You look at the studies that have been made, you look at the recommendations that VIA itself has made, you look even at the decisions of the CTC, you put all that together and there is no doubt in my mind that there was a consensus that developed on what to do with VIA. Concentration and equipment, that is vital, everybody has said that; VIA needs new equipment, and concentra-

M. Pepin: C'est ce que je croyais vous avoir dit, mais si vous choisissez de l'interpréter différemment . . . je dis que dans le cadre de cet exercice de rationalisation, nous avons mis en place ce réseau de transport ferroviaire des passagers qui nous donne les plus grandes possibilités de succès, qui nous donne, pour reprendre une expression de Churchill, les outils dont nous avons besoin pour accomplir le travail. Grâce au transfert de fonds que nous avons effectué entre le déficit et le capital dont dispose VIA. Voilà le point important. Nous voulons conserver les chemins de fer canadiens. Il nous semble que le réseau actuel est raisonnable mais c'est un sentiment qui n'autorise pas le ministre responsable à promettre qu'aucun changement ne sera fait avant l'an 3,000—pas du tout. Même le réseau de base de l'industrie céréalière n'est garanti que jusqu'en l'an 2,000.

M. Benjamin: Bien sûr, je ne voudrais pas que vous vous engagiez à ne pas faire de changement; le changement est souhaitable, on peut espérer que les services passagers seront étendus, élargis; j'aimerais seulement une garantie que . . .

M. Pepin: Cette évolution est fort possible si les Canadiens décident d'utiliser différemment les modes et réseaux de transport qui sont à leur disposition.

M. Benjamin: Monsieur le président, le ministre a dit que VIA avait aujourd'hui les outils nécessaires au succès de ses opérations, qu'on ne s'attendait pas à ce qu'il y ait de nouvelles coupures, et à ce propos je veux lui demander si son ministère a effectué une étude de rentabilité sur une option qui ne consiste pas à supprimer certains services mais au contraire à conserver le «supercontinental» et la ligne «Atlantic Limited» en réduisant les coûts grâce à des équipements plus modernes. Si cette option a fait l'objet d'une étude, pouvez-vous nous la communiquer? Si cela n'a pas été fait, pour quelle raison?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: Je ne sais pas si l'on a fait cette étude. Monsieur Giroux?

M. Robert Giroux (administrateur, Administration des transports de surface, ministère des Transports): Pas dans mon ministère, mais par contre, la CTC s'était penchée sur cette option lors d'audiences passées.

M. Pepin: Pour ma part je peux vous répondre que c'est une option qui m'a beaucoup frappé. Comme vous le savez, je suis relativement nouveau venu dans . . .

Une voix: Cela se voit.

M. Pepin: Je ne m'intéresse pas à la question depuis aussi longtemps que M. Benjamin. Cela ne m'a pas empêché de lire beaucoup de choses sur ce sujet et j'ai été frappé de voir à quel point au cours des années tout le monde était d'accord sur ce qu'il fallait faire de VIA. Si vous lisez les études, les recommandations de VIA, si vous consultez les décisions mêmes de la CTC, si vous comparez tout cela, vous y trouverez les mêmes opinions quant à l'avenir de VIA. Concentration et matériel, voilà qui est vital et tout le monde l'a dit; VIA a besoin de matériel nouveau et doit concentrer ses activités

[Text]

tion on intercity, concentration on corridors. There is a consensus there that strikes somebody who comes into this field from the outside, as I did.

Mr. Benjamin, you are entitled to your views; I have heard some of them, and I have heard others saying the same thing. If only we had had the nerve, the guts, and possibly the money also, to renew the whole system, keep all the lines, add some lines to the existing system, if only we had had a consecration to railways, what we could have done! That is your view. I respect it, but I say to you that there is a body of knowledge and a general consensus to the opposite—that is, that some rationalization had to take place, some concentration on energy, some concentration on capital had to take place too. You may very well be right. Maybe history will find you right, but at the moment you are an eccentric.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I—

An hon. Member: Then we are all eccentrics together.

Mr. Benjamin: Yes. I, along with—

The Chairman: Order! One intervenor at a time. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I, along with a lot of other so-called eccentrics—

Mr. Pepin: I was using the word in its real meaning, “out of the centre”.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I could dispute that with the minister. He is the one who is out of the centre.

• 1630

But may I remind the minister, for example, that Mr. Day who did a report for the Alberta government, says that the cost of operating the *Transcontinental* with new equipment would be \$27 to \$32 per train-mile, compared with the present \$45.70 per train-mile. So on that basis and operating the new equipment, \$80 million of VIA Rail costs would be saved. Now, if you did that new equipping of the *Supercontinental* on the *Atlantic Limited*, there is an \$80-million saving there alone. Was that option considered, and was that alternative considered by the department, by the minister and by the cabinet? And if you did not have the cash to put up, did you consider using that option, and using a lease-purchase arrangement for the new equipment, so that you would not have to put up all the money all at once?

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Mr. Chairman, a lot of these options were looked at. In effect at the moment now, VIA is looking very seriously at the possibility of improving the existing transcontinental service, the one that goes on the southern route, by improving the capital equipment, by going to what they call “the full service train” concept. They are looking at the feasibility of double-decker cars, for example, to transport people in order to get maximum utilization of the equipment that is affected.

[Translation]

inter-villes, en particulier dans les principaux corridors. C'est un consensus qui frappe immédiatement quiconque arrive de l'extérieur, comme je l'ai fait.

Monsieur Benjamin, vous avez droit à vos opinions, j'ai entendu beaucoup de gens qui disaient la même chose. Si seulement nous avions eu le courage, la possibilité et l'argent nécessaire pour réorganiser tout le système, conserver toutes les lignes, en greffer de nouvelles sur le réseau qui existait à l'époque, si seulement nous avions pu conserver intact le réseau, qu'est-ce que nous n'aurions pas pu faire! C'est ce que vous pensez. Je respecte votre opinion, mais la majeure partie des spécialistes défendent une opinion opposée et pensent qu'il fallait rationaliser le système, concentrer nos énergies, regrouper le capital, et cetera. Vous avez peut-être raison; l'histoire penchera peut-être de votre côté, mais pour l'instant, vous êtes un excentrique.

M. Benjamin: Monsieur le président, je . . .

Une voix: Dans ce cas, nous sommes tous excentriques ensemble.

M. Benjamin: Effectivement, tout comme . . .

Le président: A l'ordre! Un à la fois, je vous en prie. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Tout comme beaucoup d'autres soi-disant excentriques . . .

M. Pepin: Je pensais à la signification littérale du terme «à l'extérieur du centre».

M. Benjamin: Monsieur le président, c'est un point que je pourrais contester. C'est lui qui est à l'extérieur du centre.

Mais permettez-moi de rappeler au ministre que M. Day, l'auteur d'un rapport pour le gouvernement albertain, prétend que les coûts d'exploitation du transcontinental doté d'un nouvel équipement se situeraient entre \$27 et \$37 le mille, comparativement aux coûts actuels de \$45.70. Si l'on exploite le nouvel équipement, VIA Rail ferait des économies de 80 millions de dollars. A elle seule, l'installation de nouvel équipement sur le «Supercontinental» et sur l'*Atlantic Limited* permettrait des économies de 80 millions de dollars. Le ministère, le ministre et le Cabinet ont-ils étudié cette possibilité? Si l'on ne disposait pas des fonds dans l'immédiat, a-t-on pensé à conclure un accord de location-achat pour obtenir le nouvel équipement sans être obligé de déboursier une somme intégrale?

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Monsieur le président, nous avons étudié plusieurs de ces possibilités. A l'heure actuelle, VIA Rail étudie avec une attention particulière la possibilité d'améliorer le service transcontinental actuel, qui emprunte la route du sud, en améliorant le matériel roulant pour offrir des services supplémentaires. Par exemple, pour utiliser au maximum le matériel en place, VIA Rail étudie la rentabilité de voiture à impérial.

[Texte]

But the fact still remains that the issue which had to be addressed is that you had two transcontinental trains. You had two trains going from Toronto to the west coast, and each of those trains taken on its own was extremely expensive to run and not very efficient individually. There is a national network and there is a transcontinental link remaining which, at the moment, is being looked at by VIA, in terms of its projected future capital plans to try to get the maximum use out of it and to increase its capacity on it.

The Chairman: Mr. Benjamin, you have four minutes left.

Mr. Benjamin: All right. I have a question to ask you in one other area. But before I do so, on a point of order, Mr. Chairman, I have a motion that I have reason to believe will have all-party support. May I move it now and then we could deal with it later on in the meeting?

The Chairman: I wonder, Mr. Benjamin, if you could let me have a look at your motion.

Mr. Benjamin: I have lots of copies.

The Chairman: May I suggest that you continue your questioning and, at the end of it, I will give you at least a preliminary decision on the acceptability of the motion.

Mr. Benjamin: Okay. Mr. Chairman, may I move over to the supplementary estimates for the Canadian Transport Commission, and say that we welcome the additional 15 people to be put to work as inspectors in the transportation of dangerous goods. I suspect that will be still far short of what is needed. But I believe we gave the minister's office notice that I wanted to raise a matter concerning the herbicide cobex, which was withdrawn from the Canadian market in February of this year, and has been de-registered and banned, following disclosure that IBT Laboratories had falsified their tests.

Now, that was in February. On June 25, a railway worker was taken to hospital following exposure to cobex leaking from a CN train and, also on June 25, a truck carrying canisters of cobex was found en route to the United States with two flat tires and leaking cans. When we were in touch with the CTC and Transport Canada about this incident, we were advised that the CTC did not list cobex as a dangerous good in the CTC red book, and that CN had not notified CTC or Transport Canada about the spill.

So first I want to ask the minister, how is cobex being controlled today in transport by rail and truck? Why did CN not report this spill? When, if ever, will cobex be listed as a dangerous good? When will the draft code be published in the *Canada Gazette*, and how are negotiations going with the provinces?

Mr. Pepin: I will tell you what I found, though, through assistants of mine, since noon. Cobex was a pesticide manufac-

[Traduction]

Mais il n'en demeure pas moins qu'il fallait régler la question des deux trains transcontinentaux. On exploitait deux trains entre Toronto et la Côte Ouest; l'exploitation de chacun de ces trains était très coûteuse et peu rentable. Il existe un réseau national et un service transcontinental à l'heure actuelle, VIA Rail les étudie dans le but de prévoir ses dépenses futures, de les exploiter au maximum et d'augmenter ses possibilités.

Le président: Monsieur Benjamin, il vous reste quatre minutes.

M. Benjamin: Très bien. Je vais vous demander une question qui porte sur un autre domaine. Mais auparavant, monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je veux présenter une motion qui méritera l'appui de tous les partis. Puis-je la présenter tout de suite pour que nous en discutons un peu plus tard?

Le président: Monsieur Benjamin, me permettez-vous de lire votre motion?

M. Benjamin: J'en ai plusieurs exemplaires.

Le président: Pourquoi ne continuez-vous pas à poser vos questions et lorsque vous aurez terminé, je vous dirai si votre motion est recevable ou non.

M. Benjamin: Très bien. Monsieur le président, j'aimerais parler du budget supplémentaire visant la Commission canadienne des transports et le fait qu'elle embauche 15 autres personnes pour faire l'inspection du transport des marchandises dangereuses. Le nombre des inspecteurs sera encore loin d'être suffisant, à mon avis. Je crois que l'on a averti le bureau du ministre que je voulais soulever une question au sujet de l'herbicide cobex qui a été retiré du marché canadien au mois de février dernier et interdit, lorsque l'on a su que *IBT Laboratories* avait faussé les résultats de leurs tests.

Or, l'interdiction est survenue au mois de février. Le 25 juin, un cheminot a été hospitalisé parce qu'il avait été exposé à l'herbicide cobex qui s'échappait d'un wagon du CN; le même jour, un camion transportant des contenants de cobex et se dirigeant vers les États-Unis est tombé en panne, deux des pneus étaient à plat et des contenants percés. Nous avons communiqué avec la CCT et le ministère des Transports à ce sujet; on nous a dit que le cobex ne figurait pas parmi les marchandises dangereuses dans les livres et que le CN n'avait fait rapport de la fuite ni à la CCT ni au ministère des Transports.

Je demande donc au ministre comment on contrôle le transport du cobex soit par chemin de fer soit par camion? Pourquoi le CN n'a-t-il pas fait rapport de ce déversement? Quand le cobex figurera-t-il parmi les marchandises dangereuses? Le code provisoire sera-t-il publié dans la *Gazette* et où en sont les négociations avec les provinces?

M. Pepin: Je veux vous faire part des renseignements que m'ont transmis mes fonctionnaires depuis ce midi. Le *Cobex*

[Text]

tured in the United States and shipped to Canada. I cannot give you the dates yet. It was taken off from the list of approved pesticides by the Department of Health and Welfare; it was taken off that list.

The CTC prevented CN from handling it because of the safety aspect of it. The quantities that were left in Canada after the de-listing of it as a pesticide were sent back to the United States, and that is what you are talking about. Because CTC opposed CN taking it by train, I understand that it finally went back to the United States by truck. It was refused at the bridge at Windsor, it went through Sarnia, and presumably, the stuff is out of the country now.

So, the least you can say is that Health and Welfare and the CTC have done their job. I do not want to pass the buck, but a truck is not a federal responsibility. It is a provincial responsibility, and you are aware, if anybody is, of the efforts that are being made now to develop a federal-provincial joint approach to the transportation of dangerous goods. You were one of those who voted in favour of the bill on that subject. Since then, many provinces have incorporated legislation on the same subject with some variations from one province to the other. The representatives of the provinces, in the common groups, have been appointed and they are working well. Regulations are being developed by the Department of Transport. Some of them have already been gazetted, others will be during the summer. Inspectors are being appointed by the federal government with some on a temporary basis, et cetera, et cetera.

So, progress is visible. It is not as fast as we would all have hoped, but the subject is immensely complicated, and the development of a joint federal-provincial initiative approach to the subject is revolutionary for the good. That is all I can say. We are on our way, not fast enough, but at least we are moving.

The Chairman: Thank you. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, just as a point of information. I should tell the minister that the good was banned in February. The CTC told CN in September, but this particular accident occurred in June. Now possibly Health and Welfare could be faulted for not notifying the CTC about the banning of the goods, but CTC certainly did not tell CN until long after the accident occurred.

The Chairman: Thank you.

Mr. Benjamin: What about my motion, Mr. Chairman?

The Chairman: You are free to move the motion if you want, but I must warn you I will rule it out of order.

Mr. Benjamin: Oh.

The Chairman: Under Citation 491—

Mr. Benjamin: I am going to move it for the record. I move, in its next report to the House of Commons, that this commit-

[Translation]

est un pesticide produit aux États-Unis et expédié au Canada. Je ne peux pas vous donner les dates à ce moment. Son nom ne figure pas sur la liste des pesticides permis par le ministère de la Santé et du Bien-être social; on l'a rayé.

La CCT ne permettait pas au C.N. de le transporter pour des raisons de sécurité. Lorsque le *Cobex* a été rayé de la liste des pesticides permis, on a retourné aux États-Unis les quantités de pesticide qui restaient au Canada; voilà ce dont vous parliez. Puisque la CCT ne permettait pas au C.N. de le transporter par train, on a acheminé le pesticide aux États-Unis en faisant appel à des camions. On n'a pas pu traverser le pont à Windsor; on est donc passé par Sarnia et je suppose qu'il n'y a plus de *Cobex* au Canada.

Il faut quand même admettre que le ministère de la Santé et du Bien-être social et la CCT ont bien fait leur travail. Je ne veux pas faire endosser la responsabilité par d'autres, mais les camions ne sont pas de compétence fédérale. Il s'agit d'une compétence provinciale et vous êtes au courant plus que quiconque, des efforts entrepris pour en arriver à une entente fédérale-provinciale sur le transport des marchandises dangereuses. Vous avez donné votre appui au projet de loi à ce sujet. Depuis ce temps, plusieurs provinces ont adopté des lois à cet égard, lois qui diffèrent d'une province à l'autre. On a formé des groupes mixtes, les provinces ont nommé des représentants et ils sont à pied d'oeuvre. Le ministère des Transports est en train d'élaborer des règlements. Certains figurent déjà dans *La Gazette*, d'autres seront publiés au cours de l'été. Le gouvernement fédéral nomme des inspecteurs intérimaires, et cetera.

Donc, on constate des progrès. Bien entendu, le travail ne se fait pas aussi rapidement qu'on peut l'espérer, mais il s'agit d'une question très compliquée et il faut tenir compte de l'aspect innovateur d'une entente fédérale-provinciale à ce sujet. Je ne peux pas en dire davantage. Nous avons fait des progrès, si lents soient-ils.

Le président: Merci. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, un renseignement pour votre gouvernement. Je signale au ministre que le produit a été interdit au mois de février. La CCT a avisé le C.N. de cette interdiction au mois de septembre, mais l'incident dont j'ai parlé s'est produit au mois de juin. Or, on pourrait reprocher au ministère de la Santé et du Bien-être social de ne pas avoir mis la CCT au courant de l'interdiction de ce produit, mais, de son côté, la CCT n'a averti le C.N. que longtemps après que l'accident se soit produit.

Le président: Merci.

M. Benjamin: Et ma motion, monsieur le président?

Le président: Vous pouvez présenter la motion si vous voulez, mais je vous avertis que je la déclarerai non recevable.

M. Benjamin: Oh.

Le président: Selon le commentaire 491...

M. Benjamin: Je la présente, pour qu'elle soit inscrite au compte rendu. Dans son prochain rapport à la Chambre des

[Texte]

tee recommend that railway company passes be honoured on all VIA trains, and the Canadian National and Canadian Pacific Railways fully compensate VIA Rail for the cost of transporting their passholders.

Mr. Pepin: Can I talk to the motion?

Mr. Benjamin: Sure, let him.

The Chairman: I will certainly give the minister the opportunity to speak on it, to speak on the substance of it, but I cannot accept the motion as a motion that is in order for the committee, because the standing orders state very clearly, Citation 491, that:

Each resolution for a Vote forms a distinct motion which can only be dealt with by being agreed to, reduced, negatived, superceded or withdrawn. The committee may reduce the amount of a Vote by the omission or reduction of the items of expenditure of which the Vote is composed. Here, the power of the committee ceases.

Mr. Benjamin: In other words, Mr. Chairman, you are submitting that my motion would call for the additional expenditure of federal money.

• 1640

The Chairman: I am saying it is not related to the vote itself, Mr. Benjamin, but I will give the minister an opportunity, if you like, to comment on the substance of it because I am sure every member of the committee is in sympathy with what you are trying to do and maybe the minister's comment will remove the necessity of even attempting to put the motion.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, if the minister wants to save his comments, my colleague has some questions on the matter. His area of Canada is probably the most affected of any. So I will leave it to you, sir.

The Chairman: Let us do it while it is relevant at the moment.

Mr. Pepin: I can very schematically because there are just two or possibly three aspects to this question. The first one is that basically the matter of passes is one to be dealt with in the relations between the railways and their employees. That is basically where it belongs. It is a labour-management negotiation.

Mr. Forrestall: When you get finished with the tax man as well.

Mr. Pepin: I was going to cover the three aspects, Mr. Forrestall. Thank you for confirming what I already had planned to do.

So, anyway, that is the first point: it is basically a matter between labour and management and in our view and in my view and, I am sure, possibly in most people's view it should continue to be so. Any change should be negotiated as part of the compensation package of a railway employee.

Number two, it is also a matter of negotiating between VIA and the railways and, as you know, some accommodation has

[Traduction]

communes, je propose que ce Comité recommande que les laisser-passer des sociétés ferroviaires soient acceptés sur tous les trains de VIA Rail et que le Canadien National et le Canadien Pacifique offrent une compensation intégrale à VIA Rail pour le transport de leurs détenteurs de laisser-passer.

M. Pepin: Puis-je discuter de la motion?

M. Benjamin: Qu'on lui permette de le faire.

Le président: Je donnerai certainement au ministre l'occasion de discuter de la motion mais il n'en demeure pas moins que cette motion est non recevable puisque le commentaire 491 de Beaudesne précise:

Toute résolution visant un subside constitue une motion distincte qu'on ne peut régler qu'en l'adoptant, en la réduisant, en la rejetant, en la remplaçant par une autre ou en la retirant. Le comité peut réduire le montant d'un subside en omettant ou en réduisant les dépenses qui le composent. Ici prend fin le pouvoir du comité.

M. Benjamin: Autrement dit, monsieur le président, vous prétendez que ma motion impliquerait une dépense supplémentaire de la part du gouvernement fédéral?

Le président: Je dis qu'elle ne porte pas sur le crédit proprement dit, monsieur Benjamin; mais je permettrais au ministre d'en discuter car, tous les membres du comité, j'en suis sûr, approuvent votre tentative et les commentaires du ministre peuvent être tels qu'il ne soit plus nécessaire de la présenter.

M. Benjamin: Monsieur le président, si le ministre veut garder ses commentaires, mon collègue voudrait poser quelques questions à ce sujet. Sa région est probablement la plus touchée. C'est à vous de décider, monsieur.

Le président: Pourquoi pas, puisqu'il en est question.

M. Pepin: Je peux vous donner une réponse assez sommaire puisqu'il s'agit essentiellement de deux ou trois choses. D'abord, la question des laissez-passer est une question que les chemins de fer doivent régler avec leurs employés. Elle est de leur compétence. Il s'agit d'une question patronale syndicale.

M. Forrestall: Il faut également tenir compte de l'impôt.

M. Pepin: J'ai l'intention de parler des trois aspects, monsieur Forrestall. Je vois que nous avons les mêmes idées.

Donc, il s'agit essentiellement d'une question patronale syndicale et il est bon qu'elle le demeure, selon l'avis général, j'en suis sûr. Toute modification devrait être traitée comme faisant partie des indemnités offertes aux cheminots.

Deuxièmement, il s'agit d'une question de négociation entre VIA Rail et les chemins de fer qui, dans le passé, en sont

[Text]

been found in the past. VIA was paid some compensation—they say, of course, too low—for the privilege of carrying people with passes and the railways could earn the money back through an incentive payment system. That discussion is on now. This is part of the discussions that are taking place now.

So first it is a labour-management and then it is a VIA railway relation business, and we should leave it to them to find out where their interests are.

Mr. Benjamin: But the retired ones have nobody to negotiate for them.

Mr. Pepin: Well, the union negotiated for them when they were working for them. Mr. Giroux will comment.

Mr. Giroux: I just wanted to say that the union representatives are looking after the interests of the superannuated and retired employees.

Mr. Benjamin: And the railways ignore them.

The Chairman: You have one final point, Mr. Minister, I believe.

Mr. Pepin: Well, just to recognize what Mr. Forrestall has said, we have now a new dimension which was brought by the budget. Pensioners are not affected, but for others it will become a taxable income. So that is part of the negotiation also at this time. I am told, Mr. Benjamin—

Mr. Benjamin: So either way you get them.

Mr. Pepin:—you know so much better than we all do on the subject; I tease you occasionally—that apparently the pass system is playing less of a role in the relationship between the railways and their employees. In other words, it is going slightly out of fashion, presumably because it creates a lot of problems for everybody—

The Chairman: Mr. McRae.

Mr. Pepin:—where the compensation is affected.

Mr. McRae: If this motion was votable in any way, I would certainly support it. I think it is eminently supportable, and I just want to make one or two comments about it.

I think, Mr. Minister, we are concerned basically about retired employees. The present employees are looking after themselves, but some of these people have been left out. For instance, in Thunder Bay the CN employees do not have pass privileges going west simply because they do not have any trains running. The only train that is running is a VIA train that runs on the CP lines. It used to be there were trains running that would take them these places, but this is not the case—I am sorry, east. This is the kind of thing that is happening. There is a group that are totally discriminated against. I am sure that Mr. Benjamin will talk about that.

[Translation]

arrivés à des ententes. VIA Rail a été indemnisé—de façon insuffisante, bien entendu selon certains—pour le transport des gens munis de laissez-passer et les chemins de fer pouvaient reprendre l'argent grâce à un programme de stimulants. Cette question est discutée à l'heure actuelle. Elle fait partie des discussions qui sont en cours.

Il s'agit donc d'une question patronale syndicale, des relations entre VIA Rail et les chemins de fer, et, à mon avis, c'est à eux de décider ce qui leur convient.

M. Benjamin: Mais les gens à la retraite n'ont pas de représentants à ces négociations.

M. Pepin: Eh bien, leur syndicat a négocié pour eux lorsqu'ils étaient employés. M. Giroux peut vous en parler.

M. Giroux: Je tiens simplement à signaler que les représentants syndicaux défendent les intérêts des employés à la retraite.

M. Benjamin: Et les chemins de fer les ignorent.

Le président: Vous vouliez soulever une dernière question, monsieur le ministre?

M. Pepin: Eh bien, pour faire suite à ce que M. Forrestall a dit, le budget vient d'ajouter une nouvelle dimension à la question. Les gens qui sont déjà à leur retraite ne sont pas touchés, mais les indemnités seront considérées comme un revenu imposable pour les autres. Cette question fait également partie des négociations à l'heure actuelle. On m'a dit, monsieur Benjamin, . . .

M. Benjamin: De toute façon, ils sont touchés.

M. Pepin: . . . vous êtes tellement mieux placé que nous tous pour le savoir; je vous taquine en passant; mais il semblerait que le système de laissez-passer perd de plus en plus de son importance dans les relations entre les chemins de fer et leurs employés. Autrement dit, cette pratique tombe en désuétude car il semblerait qu'elle crée beaucoup de problèmes pour tout le monde . . .

Le président: Monsieur McRae.

M. Pepin: . . . lorsqu'il est question d'indemnité.

M. McRae: Si cette motion était recevable, je l'appuierais certainement. A mon avis, elle est tout à fait recevable et j'aimerais faire une ou deux observations à ce sujet.

Monsieur le ministre, je crois que nous nous intéressons principalement aux employés qui ont pris leur retraite. Les employés actuels se chargent de leurs propres intérêts mais on n'a pas tenu compte de certains d'entre eux. Par exemple, à Thunder Bay, les employés du CN ne peuvent pas obtenir de laissez-passer pour se rendre dans l'Ouest pour la bonne raison que le CN n'exploite pas de trains qui se rendent dans cette région du pays. Le seul train qui se rend dans cette région du pays est exploité par VIA Rail qui utilise les voies du CP. Anciennement, on exploitait des trains qui pouvaient les transporter dans ces régions, mais ce n'est plus le cas—je regrette, dans l'Est. Voilà ce qui se produit. Un certain groupe est l'objet d'une discrimination flagrante. M. Benjamin s'intéressera à la question, je suis sûr.

[Texte]

Again, Mr. Minister, it goes to the kind of thing that I would like basically to talk about and I can get very disagreeable about, and that is the sort of attitude that I find in this department, and this basically deals with VIA Rail. I do not want the chairman to feel in any way nervous about what I am talking about, that I am not staying within the terms of reference.

• 1645

I have read, and I am sure you have, an article by your deputy minister in *Opinions* this summer, called "Hard Going", dealing with the general policies and the general approach of the department. He very clearly—and Mr. Kroeger makes no bones about it; he did not back away one bit from it, and I admire him for that; it was being pushed this morning, and he stood up to the thing. The prevailing attitude you find on page 14 of the magazine... Anyway, he used the term "the prevailing philosophy is generally non-interventionist". This is another area where the minister is not intervening.

Having said that, I would like to go on to be more specific about VIA Rail and the VIA Rail cuts, and about the whole operation of VIA Rail. This whole article takes the view that transportation is pretty much under control; there is not much more to be done. I hope you have read the article. Basically everything is okay. There are a few minor things. I just cannot accept that in a country like Canada, which has a very small population spread over a very large distance, a very sophisticated economy, we do not have to be as interventionist as any other country of the world, and perhaps more so. I know that in West Germany and places like that there is much more intervention in transportation than there is in this country.

A point that you made very clearly and that bothered me most about your statements on the VIA Rail cuts was simply this: You said the people in this country are in love with the automobile. That is one of the revolutions—you talk about revolutions—and we therefore must accept that. That is to be accepted. Now, I am going to accuse this department—and not you particularly, Mr. Minister, because I have been on this committee for nine years; I have been on the energy committee for nine years; and I have done a lot of checking with a lot of people in the civil service and elsewhere, and I can accuse this department quite rightfully of being the weakest department in government in energy: in energy conservation, in energy concerns. It just does not exist in any way.

Let me give you an example. Transportation uses something like 43 per cent, 44 per cent, 42 per cent of all oil consumed in this country. Oil is the commodity we are most concerned about. Household heating uses 14 per cent of the oil. We must have spent close to \$2 billion, or will have by the time these programs are completed, in conversion from oil in heating, in the CHIP program; in a whole series of ways of overcoming this energy problem. I see no evidence, Mr. Minis-

[Traduction]

Encore une fois, monsieur le ministre, il s'agit d'une question dont j'aimerais discuter et qui peut me mettre de très mauvaise humeur: je parle de l'attitude qui caractérise ce ministère, surtout en ce qui a trait à VIA Rail. Je ne souhaite d'aucune façon mettre le président mal à l'aise étant donné que je ne m'en tiens pas au mandat.

J'ai lu, tout comme vous d'ailleurs, j'en suis certain, un article signé par le sous-ministre dans la revue *Opinion* cet été, intitulé *Hard Going* portant sur les politiques globales ainsi que les grandes orientations du ministère. M. Kroeger ne trouve rien à redire à cela, et il n'est pas revenu sur ce qu'il a dit du tout et je l'admire pour cela; on le pressait ce matin et il a bien résisté. A la page 14 du magazine on trouve le principe directeur... de toutes façons, il a parlé de «philosophie à l'heure actuelle généralement non interventionniste». Voilà un autre domaine où le ministre n'intervient pas.

Cela dit, je voudrais poursuivre en parlant plus précisément de VIA Rail et des coupures de service et également de l'ensemble des opérations de cette compagnie de chemins de fer. L'article dans son ensemble porte à croire que le transport par chemin de fer est passablement bien contrôlé; et que l'on ne peut guère faire plus. J'espère que vous avez lu l'article; au fond tout va bien, sauf à quelques petites exceptions près. Il est difficile d'accepter que dans un pays comme le Canada où la population relativement restreinte est très disséminée, dont l'économie est très complexe, nous ne soyons pas aussi interventionniste que n'importe quel autre pays au monde, voir peut-être davantage. Je sais qu'en Allemagne de l'Ouest et ailleurs l'État intervient beaucoup plus dans des transports que chez nous.

Ce qui me choque le plus dans vos commentaires à propos des coupures qui ont affecté VIA Rail, c'est que vous avez dit que les Canadiens sont des inconditionnels de la voiture. C'est l'une des révolutions—vous parlez de révolution—et en conséquence nous devons accepter ce fait. Il faut d'ailleurs l'accepter. Je veux accuser le ministère—non pas vous monsieur le ministre, parce que voilà neuf ans que je siège au Comité, j'ai d'ailleurs siégé également au comité des Ressources énergétiques pendant neuf ans—et j'ai eu l'occasion de vérifier auprès de nombreux fonctionnaires ainsi qu'ailleurs—et c'est donc consciemment que j'accuse le ministère d'être le maillon le plus faible du gouvernement en ce qui a trait aux questions énergétiques—nommément en ce qui a trait à la conservation des ressources énergétiques. La conservation en fait n'existe d'aucune façon.

Permettez-moi de vous donner un exemple. Le transport représente quelque 43 p. 100, 44 p. 100 ou 42 p. 100 de toute la consommation pétrolière au pays. Le pétrole suscite chez nous les plus vives inquiétudes. Le chauffage des logements résidentiels compte pour 14 p. 100 de la consommation pétrolière. Nous avons dû dépenser près de 2 milliards de dollars ou c'est ce que nous devons dépenser pour acheter le pétrole avant que ces programmes de conversion soient mis en oeuvre

[Text]

ter, that your department is in any way doing anything about this particular problem of any significance. There is almost no mention in here—I am sorry, there is a mention I missed this morning, and I will correct that. There was a mention of the National Energy Program in research.

I do not have the figure here, but I think close to half of all transportation oil is used in the automobile. It should be, in my opinion, the role of the department, and your role, Mr. Minister, to get people away from the automobile into public transportation, to the extent that this is at all possible; and the only way I can see this being done, certainly in cities and in inter-urban transportation, is by using the rail mode. So rather than sitting back and saying people are not using the trains—and my main criticism for the cuts was that you should have been saying we must get people to the trains—I would ask you, for instance, how much money you have spent advertising public transportation versus the automobile, and so on; as opposed to the Department of Energy, Mines and Resources, which has spent a very large amount of money trying to get people to cut back in heating their houses.

I would ask you those kinds of things. I think you are totally incorrect when you say that there are only three revolutions and we cannot do anything about the third revolution because everybody loves their automobile.

• 1650

It seems to me that there is a basic fault in this department. This department is not aggressive. It is not trying to move in any direction. Therefore, sir, I am opposed to your cuts, though not because some of them were not justified in terms of the usage. I have no doubt about that. I am opposed simply because there is no direction which says we have a major role to play in terms of energy, in terms of the amount of energy used in gasoline and oil and so on. This is my major criticism and I would like you to respond to it.

Mr. Pepin: I will try, because you have raised at least four questions.

I think we started with passes. I just want to repeat what I said. This is a problem between labour and management, and secondly between VIA and the railway companies. They must strike a deal, a bargain of some kind. I do not want to say that I am against passes, but it is essentially something to be negotiated by the worker for himself with his employer, and one which has to be the subject of a deal between VIA and the railway companies. I think you will agree that VIA must lose in the process.

[Translation]

dans le cadre du programme d'isolation thermique pour les résidences canadiennes; programmes qui permettront de multiples façons de surmonter le problème énergétique que nous connaissons. Je constate, monsieur le ministre, que votre ministère n'a rien fait de bien important pour faire face à ce problème particulier. On n'en parle presque pas ici—excusez-moi, il y a quelque chose que je n'ai pas vu ce matin et je vais rectifier. On en parle dans le programme énergétique national en ce qui a trait à la recherche.

Je n'ai pas les chiffres sous la main mais je crois que les voitures consomment presque la moitié de tout le pétrole qui sert au transport. Ce serait, à mon avis, au ministère et donc à vous monsieur le ministre d'essayer de décourager les automobilistes et de les inciter à utiliser les transports en commun dans la mesure où c'est faisable; et la seule façon d'y parvenir, à tout le moins dans les villes ainsi que pour le transport interurbain, serait de pousser le transport ferroviaire. Donc, plutôt que de se laver les mains et de dire que tout simplement les gens n'utilisent pas le train—et la critique la plus sévère que je formule à l'endroit des coupures a trait au fait que vous auriez dû plutôt essayer d'encourager les gens à le faire—je vous demande donc par exemple combien vous avez dépensé en publicité pour les transports en commun par rapport à ce que vous avez dépensé pour l'automobile et cetera par comparaison au ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources qui a consacré beaucoup d'argent pour essayer de sensibiliser les gens à ne pas surchauffer leur logement.

Ce sont des questions que je vous pose. Je crois qu'il est parfaitement inexact de dire qu'il n'y a eu que trois révolutions et que nous sommes dans l'impossibilité de faire quoi que ce soit au sujet de la troisième parce que nous sommes tous des inconditionnels de l'automobile.

Il me semble que le ministère manque de quelque chose d'élémentaire c'est-à-dire d'agressivité. Le ministère en effet n'a aucune orientation bien précise. En conséquence, je m'oppose à vos coupures, non pas parce que certaines ne sont pas justifiées, compte tenu de l'utilisation faite des trains. Cela ne fait aucun doute. Mais je m'y oppose tout simplement parce qu'aucune directive ne souligne le rôle important que nous avons à jouer sur le plan énergétique, compte tenu de l'énergie que nous tirons de l'essence du pétrole etcetera. C'est la critique la plus importante que je dois formuler et je voudrais que vous me disiez ce que vous en pensez.

M. Pepin: Je vais essayer parce que vous avez, au bas mot, posé quatre questions.

Vous avez commencé en parlant des laissez-passer. Je voudrais tout simplement répéter ce que j'ai déjà dit. C'est une question entre les syndicats et la direction, et deuxièmement entre VIA Rail et les autres compagnies ferroviaires. Ils doivent conclure une entente. Je ne veux pas pour autant dire que je suis contre les laissez-passer mais en fait il s'agit de quelque chose qui doit être négocié entre les travailleurs et leur employeur, d'une question qui doit faire l'objet d'une entente

[Texte]

Mr. McRae: They lost \$10 million on it last year.

Mr. Pepin: The responsibility for CN or CP passes is not one for VIA. It is for CN and CP.

Mr. McRae: I agree with that, but at some point you, as the minister, should intervene if this is the satisfactory result. That is my major point. Again, it is that non-interventionist thing that I...

Mr. Pepin: That is a second point. I think somebody gave you an illustration. I am quite eager and willing—not eager, just willing—to intervene when it is necessary, but not necessarily to intervene in the question of supplementary trains. Recently, I did. We made the decision and we told the railways what we thought of supplementary trains. They are all on Costing Order R-6313. I am in a very decisive mood, as should be obvious, and I do not think this department of the minister, if ever it were justified, will be considered to be weak. That is the first part on passes.

The second one on being active and reactive is very philosophical, and we would take more time. Presumably, the department might be accused of having been overactive or overly interventionist when they built Mirabel. It is not easy. The demand on this department as I have seen it now since March, 1980, is so considerable that, if this department could only be reactive on time, it would be a great accomplishment. Right? Just to be reactive on time.

These people surrounding me are pretty active. Mr. Sinclair is thinking about the 1990s on the seaway, trying to figure out what is going to happen there. They are not passive at all. But the demand is so great, and the availability of money being limited, you have got to time yourself correctly.

So I do not think, Paul... Maybe you and I should have a conversation on that, and you could go deeper into what you mean by lacking activism.

Mr. McRae: I am following the article that Mr. Kroeger has written as the basis of my argument in that respect.

Mr. Pepin: I could give you three or four illustrations. I have just given one with respect to the seaway. I could mention what we are doing. For example, we are rethinking the federal government position on western rail transportation. We are ahead. Some people might even say we are too much ahead of the rest of the population on that subject.

Look at what we are trying to do in the Atlantic provinces by way of a new disposition in federal-provincial relations having to do with federal contribution in the area of transportation, the development of multimodal planning, trade-off and

[Traduction]

entre VIA et les compagnies ferroviaires. Vous devrez bien convenir que VIA a des choses à perdre dans ce processus.

M. McRae: Cela leur a coûté 10 millions l'année dernière.

M. Pepin: VIA n'est pas responsable des laissez-passer pour le CN ou le CP. Ce sont ces deux compagnies qui sont responsables.

M. McRae: Je suis d'accord, mais vous dites à un certain moment que le ministre devrait intervenir si le résultat est satisfaisant. C'est principalement de cela que je veux parler. Une fois de plus, c'est de ce non-interventionnisme que...

M. Pepin: C'est le second point que vous avez soulevé. Je crois qu'on vous a donné un exemple. Je suis impatient et désireux, non pas impatient mais, simplement désireux, d'intervenir lorsque c'est nécessaire mais pas nécessairement intervenir en ce qui a trait à la question des trains additionnels. Récemment j'ai dû le faire. Nous avons pris la décision et nous avons avisé les compagnies ferroviaires que nous pensions ajouter des trains additionnels. Ces services additionnels sont prévus à l'ordonnance R-6313. Il est évident que je n'hésite pas à prendre les décisions qui s'imposent et je ne crois pas que l'on ne pourra jamais reprocher au ministère ou à son ministre de faire preuve de faiblesse. Voilà la réponse à votre première question sur les laissez-passer.

La deuxième question porte sur les mesures à prendre et sur la façon de réagir est très philosophique et il faudrait y consacrer plus de temps. De prime abord, on peut accuser le ministère d'en avoir fait trop ou d'être trop intervenu lors de la construction de l'aéroport de Mirabel. Ce n'est pas facile. Ce que l'on attend du ministère, j'ai eu l'occasion de m'en rendre compte depuis mars 1980, est tellement important que si seulement le ministère pouvait réagir à temps, ce serait parfait. N'est-ce pas? Ne serait-ce que réagir le moment venu.

Les gens qui m'entourent ne perdent pas leur temps. M. Sinclair pense déjà à l'avenir de la voie maritime dans les années 1990, en essayant de savoir ce qui va se passer. Ils sont donc loin d'être passifs. Mais la demande est si importante par rapport aux fonds limités, qu'il faut savoir quand agir.

Je ne pense donc pas Paul... peut-être vous et moi devrions-nous discuter un peu plus à fond de ce que vous voulez dire par absence d'initiatives.

M. McRae: Je ne fais que suivre l'article que M. Kroeger a écrit à ce sujet.

M. Pepin: Je pourrais vous donner trois ou quatre exemples. Je viens de vous en donner un qui a trait à la voie maritime. Je pourrais vous parler de ce que nous pensons faire par exemple au sujet de la position adoptée par le gouvernement fédéral en matière de transport ferroviaire dans l'Ouest. Nous prenons de l'avance. Certains disent même que nous prenons trop d'avance sur le reste de la population.

Regardez ce que nous essayons de faire dans les provinces atlantiques en ajoutant une nouvelle disposition aux relations fédérales-provinciales en matière de contribution du gouvernement fédéral dans les transports, dans l'expansion de la planifi-

[Text]

envelope. So it is not bad. We will have a further conversation on that.

Mr. McRae: Can we rewrite this article then, in that respect?

Mr. Pepin: Pardon?

Mr. McRae: Can we have this article rewritten to upgrade it in terms that it be more interventionist than it says it is?

Mr. Pepin: Presumably, the DM wanted to accentuate responsibility. He sends me a colourful little note. It all depends what interventionism means.

• 1655

Mr. McRae: Well, he used the word; I did not.

Mr. Pepin: Okay. The final point is on energy. I will get you to meet Mr. Mulder to give you chapter and verse of what has been taking place in this area, recent organizational changes, including the appointment of a director responsible for energy matters, work being done with airlines to reduce fuel consumption at airports, work being done with CN to improve fuel economies, increasing funds for research and development, the establishment of a fuel-economy standard for automobiles, and a number of other things. So we will set you up with Mr. Mulder just by way of attempting to convince you that, in energy, we are on time.

Mr. McRae: Do you not believe—

The Chairman: Three minutes, Mr. McRae.

Mr. McRae: Do you not believe, Mr. Minister, that the very act of getting people into public transportation, away from the private automobile where it is possible, is one of the things you should be doing, that this department should be doing?

I asked you, for instance, how much money you spend on advertising trying to achieve that. I do not ever recall seeing an ad saying people should leave their cars at home and use public transportation. I ride on the bus eight or nine times a week, and I see signs up there, but I do not see things coming from the Ministry of Transport, or anything like that, in this direction. I do not see the kind of money that was spent. Here we are, spending close to \$2 billion on cutting down on oil heat, but I do not see anything like . . . That kind of money would have turned VIA Rail into a real operating concern, and people would move away from it. I have not seen any of that.

I have seen you say that we cannot do anything about it, that everybody loves automobiles, so let us forget it. I do not think everybody loves their automobile at \$3 or \$4 a gallon for gasoline. I think they are going to say they want some alternative; I think we should be preparing that alternative so that, two or three or four years down the line, when people really

[Translation]

cation multimodale, dans le domaine de l'arbitrage. Ce n'est pas si mal. Nous en reparlerons.

M. McRae: Est-il alors possible d'écrire un nouvel article à ce sujet?

M. Pepin: Pardon?

M. McRae: Pourrions-nous modifier cet article pour qu'il permette d'intervenir d'avantage qu'il ne le fait actuellement?

M. Pepin: Le sous-ministre voulait peut-être insister sur les responsabilités en cause. Il m'a envoyé une note amusante. Cela dépend de ce que l'on entend par interventionnisme.

M. McRae: C'est lui qui a utilisé le mot ce n'est pas moi.

M. Pepin: D'accord. Votre dernière question porte sur l'énergie. Je vais essayer de vous mettre en rapport avec M. Mulder qui vous donnera tous les détails des mesures qui ont été prises en ce domaine, les changements récents apportés à l'organisation, notamment la nomination d'un directeur responsable des questions énergétiques, des travaux en cours avec les compagnies aériennes pour réduire la consommation de carburant dans les aéroports, des travaux en cours avec le CN visant à augmenter les économies de carburant, l'augmentation des fonds pour la recherche et le développement, la mise en oeuvre d'une norme de consommation économique de carburant pour les véhicules automobiles ainsi que beaucoup d'autres choses. Donc je vais essayer de vous faire rencontrer M. Mulder pour essayer de vous convaincre qu'en matière énergétique nous ne sommes pas en retard.

M. McRae: Est-ce que vous ne croyez pas que . . .

Le président: Il vous reste trois minutes monsieur McRae.

M. McRae: Vous ne pensez pas monsieur le ministre que le fait d'encourager le public à emprunter des transports en commun lorsque c'est possible devrait être l'une des priorités du ministère?

Combien dépensez-vous par exemple en annonces publicitaires à ce sujet. Je ne me rappelle pas d'avoir vu des gens laisser leur voiture à la maison pour utiliser les transports en commun. Je prends l'autobus huit ou neuf fois par semaine; il y a des annonces publicitaires sur les côtés mais je ne vois rien qui émane du ministère des Transports ou quelque chose dans ce sens. Rien ne me permet de croire que de l'argent a été consacré à cette fin. A l'heure actuelle nous avons dépensé approximativement deux milliards de dollars pour essayer de convaincre les gens de faire des économies de chauffage mais je ne constate rien de semblable . . . Cet argent aurait permis à VIA Rail d'être rentable et les gens auraient peut-être laissé leur voiture à la maison. Je n'ai rien constaté de pareil.

Par contre vous avez dit que nous n'y pouvons rien, que tous les Canadiens étaient des inconditionnels de l'automobile et que mieux valait en prendre notre parti. Je ne crois pas que ce soit le cas lorsqu'il faut payer \$3 ou \$4 dollars pour un gallon d'essence. A mon avis les gens vont demander d'autres solutions; il faudrait donc qu'il en existe d'ici deux trois ou quatre

[Texte]

want to move, we will have something there. I do not see that coming from the department at this stage of the game. I hope this will change.

Mr. Pepin: Okay.

The Chairman: A brief comment, Mr. Minister.

Mr. Pepin: We will reflect on it further. You may have a point. Maybe the National Transportation Act says to treat all modes equally, fairly; maybe that has been an object of restriction.

On publicity, I cannot help saying that VIA does quite a substantial amount of it, trying to convince Canadians to take the train instead of their own automobiles. It does a lot. When you become the minister, you will be subject to a number of representations made, for example, by the bus company, wondering what the hell is happening and why, with public funds, VIA is doing so much more than they can afford to do with their own funds. So you will be subjected to that kind of representation, which also has some validity.

The Chairman: Thank you.

Before I call on Mr. Siddon, may I remind members that we have to vacate this room at 6 o'clock?. It is, I think, the wish of the committee that we complete the supplementary estimates today; so I would be proposing at about ten minutes before six that we put the votes. I do want to give everyone who wishes to put questions an opportunity to do so. I do not know if that will be possible or not. But this round is ten minutes each and I am going to be firm.

Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman. I had better move fast, then.

Mr. Minister, you know many of us have wanted to have an opportunity to address you face to face on this VIA Rail question, and I am afraid I have to say even today that your answers have not been satisfactory. I urge you to look at a couple of graphs I have passed your way while I am making a comment or two. Then I want to ask some specific questions.

Mr. Minister, the VIA Rail decision was dead wrong. Some of us are not going to rest until we see those two transcontinental trains put back on, in fact. You are going to have to face the tremendous consequences of re-start costs that could have been avoided had you maintained that service for another year or so and then put new and proper equipment on it.

The decision is dead wrong, but not just on a political basis, which you are learning about. It is not wrong just from the standpoint of process for people's views, nor from standpoint that the individual circumstances that these decisions caused

[Traduction]

ans lorsque le moment sera venu et que les gens seront disposés à faire quelque chose, il faut qu'il y ait donc d'autres possibilités. Je ne crois que pour l'instant le ministère soit engagé dans cette voie. J'espère que les choses vont changer.

M. Pepin: Très bien.

Le président: Un bref commentaire monsieur le ministre.

M. Pepin: Nous continuerons d'y penser. Il se peut que vous ayez raison. La Loi nationale sur les transports stipule qu'il faut accorder une importance égale à tous les types de transport, il se peut que cette disposition nous ait empêché de progresser.

Pour ce qui a trait à la publicité, il faut que je dise que VIA a fait beaucoup sur ce plan et essaie de convaincre les Canadiens de prendre le train plutôt que leur voiture. Lorsqu'on devient ministre, il faut entendre les doléances par exemple des compagnies de transport par autobus qui se demandent comment les deniers publics sont dépensés, car ces compagnies ne pourraient se payer autant de publicité que VIA. Donc il faut entendre ce type d'argument qui est également valable.

Le président: Merci.

Avant que je demande à M. Siddon de prendre la parole, puis-je me permettre de rappeler aux membres du Comité que nous devons libérer cette salle à 18h00. Je crois que le Comité veut en finir avec le budget supplémentaire aujourd'hui. Je propose qu'à 17h50 nous passions aux votes. Je veux également donner la parole à tous ceux qui ont des questions à poser. Par contre je ne sais pas si cela sera possible. Mais pour la prochaine série de questions de dix minutes par intervenant je vais être strict.

Monsieur Siddon.

M. Siddon: Merci monsieur le président. Je ne vais donc pas perdre de temps.

Monsieur le ministre, vous savez que beaucoup d'entre nous souhaitaient discuter avec vous en personne de VIA Rail mais je crains devoir dire que même aujourd'hui les réponses que vous avez données ne sont pas satisfaisantes. Je vous demande donc de jeter un coup d'oeil à quelques graphiques que j'ai fait circuler pendant mon intervention. Ensuite je vous poserai quelques questions précises.

Monsieur le ministre, vous avez eu parfaitement tort de prendre la décision que vous avez prise au sujet de VIA Rail. Certains d'entre nous n'auront de répit qu'au moment où les deux trains transcontinentaux reprendront leur service. Vous allez devoir faire face aux graves conséquences de votre décision, aux coûts nécessaires pour réactiver certains services coupés, dont on aurait pu faire l'économie si les trains avaient continué de rouler une année ou deux et qu'ensuite on les avait modernisés.

Comme je l'ai dit, la décision que vous avez prise est indéfendable non pas seulement d'un point de vue politique, ce dont vous faites d'ailleurs l'expérience. Elle n'est pas seulement injustifiée du point de vue de la procédure, mais aussi à cause

[Text]

were not adequately considered. It is not just wrong because it violates the CTC's recommendations in response to Otto Lang's request for a final plan for the eastern and western transcontinental system. But it is technically wrong and economically and socially wrong.

• 1700

Mr. Minister, your officials use certain figures, certain energy figures, to justify the decisions taken. I have found substantial inaccuracies in many of those figures. Some of them come from a Doctor Ata Khan; some come from a company called IBI Associates—the famous architect of Mirabel; some of them come from a variety of sources, such as Voyageur Enterprises.

Mr. Minister, there are major inconsistencies in these figures. In many cases, they are contrary to what technical experts and Statistics Canada data tell us.

I have circulated a bar graph, Mr. Minister, which shows the ideal energy efficiency in terms of energy consumption, gallons per passenger-mile. I can tell you what the actual performance figures are. They do not conform with some of the figures your department used.

The industry average for the airline industry is 28 passenger-miles per gallon for 1979 and 1980. The average fuel-consumption rate for passenger car use, with a load factor of roughly two, is about 40 passenger-miles per gallon. The average for the intercity bus system operating in this country is much less than 250, as that bar chart shows; it is from 120 to 170, based on actual fuel consumption, miles travelled and load factors. The average for the rail system, as it is presently constituted, is between 100 and 250 passenger-miles per gallon, depending on what type of equipment is used.

There is absolutely no justification in arguing trains are not efficient. They are the most energy-efficient and the most readily accessible means of saving massive amounts of fuel and the major import subsidies, which are costly to all Canadians.

Mr. Minister, you said in the House a few weeks ago that you wanted to get the best use of available money. I have to ask you why it is the highway system in Canada, the infrastructure—this is from Transport Canada data; it may not be accurate, therefore—is subsidized to the tune of 51 per cent of the total infrastructure cost. This includes fuel subsidies and provincial subsidies.

Mr. Pepin: You are so fast; it all comes out as a blur.

Mr. Siddon: I know. However, it will be in the record. I hope you will consult the record because in a moment I am going to ask specific questions which I think you can answer.

[Translation]

du fait que dans les circonstances, ces décisions n'ont pas fait l'objet d'un débat suffisant. Cette mesure est non seulement mauvaise parce qu'elle viole les recommandations que la Commission canadienne des transports a faites en réponse à la demande d'Otto Lang de fournir un plan final pour le réseau transcontinental de l'est et de l'ouest mais elle l'est aussi sur le plan technique, économique et social.

Monsieur le ministre, vos représentants utilisent certains chiffres notamment en matière d'énergie pour justifier les décisions qui ont été prises. Or, j'ai trouvé des erreurs importantes dans nombre d'entre eux. Certains d'entre eux émanent de M. Ata Khan; d'autres d'une société appelée IBI Associés, les célèbres architectes de Mirabel; enfin, certains viennent de diverses autres sources comme les Entreprises Voyageur.

Monsieur le ministre, ces chiffres sont assez contradictoires. Dans nombre de cas, ils contredisent les données émanant des experts techniques et de Statistique Canada.

J'ai fait circuler un graphique, monsieur le ministre, qui indique l'efficacité énergétique idéale sur le plan consommation, en gallons par mille-passager. Je peux vous donner les chiffres concernant la performance réelle. Ils ne correspondent pas à certains des chiffres que votre ministère a utilisés.

En ce qui concerne les compagnies aériennes, la moyenne est de 28 milles-passager par gallon pour 1979-1980. Le taux moyen de consommation de carburant pour l'utilisation des voitures privées, avec un facteur charge d'environ deux, s'élève à environ 40 milles-passager par gallon. La moyenne du réseau d'autocars interville du Canada est bien inférieur à 250 comme le montre ce graphique. Elle se situe entre 120 et 170, d'après la consommation réelle de carburant, les milles parcourus et les facteurs de charge. La moyenne du réseau ferroviaire, telle que constituée présentement, se situe entre 100 et 250 milles-passager par gallon, selon le type d'équipement utilisé.

On ne peut absolument pas soutenir que les trains sont inefficaces. Au contraire, ce sont les plus efficaces sur le plan énergétique et ils constituent le meilleur moyen d'épargner d'énormes quantités de carburant et de réduire les subventions à l'importation qui coûtent très cher à tous les Canadiens.

Monsieur le ministre, vous avez dit à la Chambre il y a quelques semaines que vous vouliez rentabiliser les fonds disponibles. Je dois alors vous demander comment se fait-il que le réseau routier canadien, son infrastructure, et cela provient des données de Transport Canada, et donc elles sont peut-être inexactes, est subventionné à raison de 51 p. 100 du coût total d'infrastructure. Ce qui inclut les subventions en matière de carburant et les subventions provinciales.

M. Pepin: Vous allez tellement vite.

M. Siddon: Oui, je sais. Toutefois, cela figurera dans le compte rendu. Et j'espère que vous le consulterez, car dans un moment, je vais vous poser des questions précises auxquelles vous devriez pouvoir répondre.

[Texte]

The air system, its infrastructure, is subsidized to the tune of something like \$700 million annually, if you include Transport Canada's operation of airports, fuel subsidies and the writing-off of the debt on Mirabel.

Marine transport is subsidized to the extent of 78 per cent.

Mr. Minister, those are all subsidies in excess of 50 per cent of infrastructure cost. The rail subsidy is 18 per cent. Interestingly enough, 18 per cent. Of the revenue required to operate the railways, 82 per cent is self-generating. That is not true for air, marine or highway.

Somewhere, Mr. Minister, your officials have their priorities all wrong.

We must put a stop to this gradual and pervasive erosion of our rail passenger in this country. To do that, I think it is very important this committee and Parliament hear the answers to some specific questions.

Your deputy minister indicated a moment ago that CTC, you believe, has done some background work on the socio-economic factors pertaining to the decisions you made on July 27. Yesterday, Dr. Heads was very evasive when we asked him about this question. Will you undertake, Mr. Minister, to make all of those background studies freely and fully available to this Parliament and this committee so we can tell just how much work you did before those famous decisions were taken on July 27?

Secondly, I want you to tell this committee, if you will, if you will agree to support a recommendation from this committee that a VIA Rail act be prepared and presented to the Parliament of Canada within the immediate future. I want to know what your views are.

Thirdly, are you prepared to undertake to prepare a national transportation policy, which would place the rail passenger service in proper context and which would provide all of the information on subsidies, costs and energy use on a comparative basis, subject to scientific and technical criticism?

Next, I want to know if you are prepared—

The Chairman: Mr. Siddon, let us give the minister a chance to answer those three, okay?

Mr. Siddon: Okay, fine. Well, let me just put in one which is very close to—

Mr. Pepin: Obviously, Mr. Siddon is not interested in my answers; he is interested in his text going on in—

[Traduction]

Quant au réseau aérien, son infrastructure est subventionnée à raison d'environ 700 millions de dollars par an, si vous incluez l'exploitation des aéroports de Transport Canada, les subventions de carburant et l'amortissement de la dette concernant Mirabel.

Le transport maritime, quant à lui est subventionné à raison de 78 p. 100.

Monsieur le ministre, toutes ces subventions dépassent la moitié des frais d'infrastructure. Or, la subvention concernant le réseau ferroviaire s'élève à 18 p. 100. Ce qui veut dire que les chemins de fer produisent les 82 p. 100 restants. On ne peut en dire autant du transport aérien, maritime ou routier.

Donc quelque part, monsieur le ministre, vos représentants n'ont pas fixé les priorités dans l'ordre voulu.

Nous devons mettre fin à l'érosion graduelle du service voyageur ferroviaire au Canada. Pour se faire, j'estime qu'il est très important que ce Comité et que le Parlement entendent les réponses qui seront données à certaines questions.

Votre sous-ministre a indiqué il y a un moment que la Commission canadienne des transports a effectué des travaux de référence sur les facteurs socio-économiques se rapportant aux décisions que vous avez prises le 27 juillet. Hier, M. Heads s'est montré très vague lorsque nous lui avons parlé de cette question. Pouvez-vous vous engager, monsieur le ministre, à mettre librement et pleinement à la disposition du Parlement et de ce Comité toutes ces études de base, pour que nous puissions nous rendre compte du travail que vous avez effectué avant la célèbre prise de décision du 27 juillet?

Deuxièmement, pourriez-vous nous dire si vous convenez d'appuyer une de nos recommandations voulant qu'une loi sur VIA Rail soit préparée et présentée au Parlement le plus tôt possible. Quelle est votre opinion sur la question?

Troisièmement, êtes-vous prêt à mettre sur pied une politique nationale en matière de transport, qui placerait le service voyageur ferroviaire dans le bon contexte et établirait une comparaison entre les données sur les subventions, les coûts et la consommation énergétique, sous réserve de critiques scientifiques ou techniques?

Ensuite, je voudrais savoir si vous êtes disposé . . .

Le président: Monsieur Siddon, donnons le temps au ministre de répondre aux trois premières d'accord?

M. Siddon: D'accord. Permettez-moi quand même d'en poser une qui est étroitement liée . . .

M. Pepin: De toute évidence, M. Siddon ne s'intéresse pas à mes réponses mais à ses questions . . .

• 1705

Mr. Siddon: Is the minister prepared at this time to recommend that Costing Order R-6313 be amended as it pertains to the charges CP and CN can levy? Is he further prepared to withhold payment of any further invoices submitted by those

M. Siddon: Le ministre est-il prêt à recommander de modifier l'ordonnance sur les frais R-6313 pour ce qui touche aux droits que le CP et le CN peuvent prélever? Est-il également prêt à différer le paiement de toute autre facture présentée par

[Text]

railways until those invoices are itemized in detail and subjected to a preliminary audit?

Mr. Pepin: Which they are, so—

Mr. Siddon: Well, if they are, I hope you will table them.

Mr. Pepin: Well, you know, you are obviously doing your very best to put me in the worst possible position. You are more interested in reading your own text on the report than you are interested in the answers I can give you. So it seems to me that there would be a better, more constructive way of approaching the problem. So, we will take the text, we will read the text, and send you a letter picking up all the views, and we will try to be less sure of ourselves than you are. Because on many of those points that you raised with the tone of a messiah, there are debates, there are debates, there are debates. For every chart you can produce to show me that railways are the most economic mode of transportation, energy-wise, I will produce two others—

Mr. Siddon: No you cannot, I am sorry, sir, you cannot.

Mr. Pepin: Sure, and I have got some here.

Mr. Siddon: You cannot.

Mr. Pepin: Your assurance is rather extraordinary.

Mr. Siddon: Let me ask you on that—

Mr. Pepin: And then you use—

Mr. Siddon: Your officials—

The Chairman: Order, order, Mr. Siddon.

Mr. Pepin: You use expressions like put back the two transcontinentals—that is what you said—which is a deformation, if ever there was one. First of all, there is still a transcontinental there.

Mr. Siddon: And half the country is unserved at the present time.

Mr. Pepin: Secondly, if you had bothered to read the policy, you would have realized that the second transcontinental has been maintained so much, in great part by way of establishing intercity daylight transportation.

Mr. Siddon: Ridiculous.

Mr. Pepin: You would at least acknowledge that fact. And you would have read the Scrivener report in Ontario which says that this is exactly what should be done, so you at least accept the data. I do not pronounce judgment on people from high heaven the way you seem to.

On the subject of statistics, we will provide you with a pack of it, fill your room, because that is what is existing. To be constructive, on the subject of the VIA Rail Canada act, I have said already in the Committee on Statutory Instruments that we were working on that subject. I made the distinction there that there was a short version of such a bill which was relatively easy to establish, relatively, and there was also a

[Translation]

ces deux compagnies de chemins de fer jusqu'à ce qu'elles soient étudiées en détail et soumises à une vérification préliminaire?

M. Pepin: C'est déjà ce qui se passe . . .

M. Siddon: Dans ce cas, j'espère que vous les déposerez.

M. Pepin: Je vois que vous faites de votre mieux pour m'embarrasser au plus haut point. Vous êtes plus intéressé à lire votre propre texte sur le rapport que d'entendre les réponses que je peux vous donner. Donc il me semble qu'il y aurait un moyen meilleur et plus constructif d'aborder le problème. Donc, nous allons prendre le texte et le lire et vous envoyer une lettre en tenant compte de tous les avis et nous nous efforcerons d'être moins sûrs de nous que vous ne l'êtes. Car nombre de points que vous avez soulevés font en fait l'objet de débats. Pour chaque graphique que vous produirez pour me prouver que les chemins de fer sont le moyen de transport le plus économique sur le plan énergétique, je vous en produirai deux autres . . .

M. Siddon: Non vous ne le pouvez pas monsieur, je suis désolé.

M. Pepin: J'en ai même quelques-uns ici.

M. Siddon: Vous ne pouvez pas le faire.

M. Pepin: Vous êtes d'un culot extraordinaire.

M. Siddon: Permettez-moi de vous demander . . .

M. Pepin: Et ensuite vous utilisez . . .

M. Siddon: Vos représentants . . .

Le président: A l'ordre, à l'ordre monsieur Siddon.

M. Pepin: Vous utilisez des expressions comme «réinstaurer» les deux trains transcontinentaux—c'est ce que vous avez dit—ce qui est une déformation. Tout d'abord, il y a encore un train transcontinental.

M. Siddon: Et à l'heure actuelle, la moitié du pays n'est pas desservie.

M. Pepin: Deuxièmement, si vous aviez pris la peine de lire la politique, vous vous seriez rendu compte que le deuxième train transcontinental est maintenu d'une certaine manière, et en grande partie en créant un parcours interville de jour.

M. Siddon: Ridicule.

M. Pepin: Vous pourriez au moins reconnaître ce fait. Et vous auriez lu le rapport ontarien Scrivener qui confirme que cette mesure est la bonne, donc acceptez au moins les données. Je préfère ne pas émettre de jugement sur les gens qui planent au-dessus de la réalité comme vous semblez le faire.

Pour ce qui est des statistiques, nous pouvons vous en donner des masses. Pour être constructif, pour ce qui est de la Loi sur VIA Rail, j'ai déjà dit devant le comité des textes réglementaires que nous nous penchions actuellement sur ce sujet. J'ai également dit qu'il y avait une différence entre la version abrégée du bill qui est relativement facile à créer et la manière exhaustive d'aborder ce bill, qui est très difficile à rédiger.

[Texte]

comprehensive approach to such a bill, which was very difficult to draft.

I could go on at length on this subject because such a bill—and this is what Mr. Roberts said here the other day, he would like to have—such a bill would have to tackle rather difficult questions like the relationship between the different institutions that you find in this area of railway passenger transportation. It would have to deal with questions like directives, should there be or should there not be, and so on.

On the subject of Costing Order R-6313, I think that it is well known now that the auditing system—Mr. Roberts recognized that—and the disclosure system of the information coming from the railways has improved tremendously. Mr. Benjamin, a moment ago, was saying that he welcomed the addition of new people at the CTC to do this rather important job.

Mr. Benjamin: No, no.

Mr. Pepin: I thought you did. I apologize.

Mr. Benjamin: Inspectors, dangerous goods, CTC.

Mr. Pepin: Oh, you were talking only about inspectors. I apologize to you. But you are aware also that there are better disclosure systems now, and a better auditing system now.

On the Costing Order R-6313, there is now a quite intensive negotiation going on between my department and the railways on whether we should have fixed-price, or a norm-price, service contract. The discussion is on now, quite intensively. This is not an elimination of Costing Order R-6313, which would remain there as the basis on which the assessment is made. What would change would be the billing system between the railways and VIA, and that new approach, the fixed-price service contract or the known-price service contract, would bring a number of advantages. One would be the element of surprise, the 13th Bill would disappear, because business would be dealt with on a fixed-price basis.

• 1710

The second aspect it would have, is that you could build a much better incentive system into the financial relationship between the railways and VIA, because having accepted the contract, then there would be an incentive for the railways to give a better service and to be more aggressive, than simply adding—as they can now—to the bill that they send to VIA. So, this progress has been made now and hopefully will come to a favourable conclusion.

The Chairman: Thank you, Mr. Siddon.

Mr. Siddon: I trust, Mr. Chairman, that the minister said we will not get a VIA Rail act because it would be too complicated.

Mr. Pepin: No, no, no—

[Traduction]

Je pourrais poursuivre indéfiniment sur la question car ce genre de bill devra faire face à des questions épineuses comme les rapports entre les différentes institutions que l'on trouve dans le domaine du transport voyageur ferroviaire. Ce bill devra s'occuper des directives, à savoir s'il devrait y en avoir ou non.

Pour ce qui est de l'ordonnance sur les frais R-6313, je pense que c'est un fait connu que le système de vérification—M. Roberts l'a reconnu—et le système de divulgation des renseignements venant des compagnies de chemins de fer s'est grandement amélioré. Il y a un instant M. Benjamin disait qu'il approuvait l'apport de nouveaux employés à la Commission canadienne des transports pour effectuer cet important travail.

M. Benjamin: Non, non.

M. Pepin: Ah je croyais que c'était ce que vous aviez dit, je suis désolé.

M. Benjamin: Inspecteurs, marchandises dangereuses, Commission canadienne des transports.

M. Pepin: Oh vous ne parliez que des inspecteurs. Acceptez mes excuses. Mais vous savez également que le système de divulgation et le système de vérification sont nettement améliorés.

Quant à l'ordonnance sur les frais R-6313, mon ministère et les compagnies de chemins de fer sont actuellement en pourparlers sur la question de savoir s'il devrait y avoir un prix fixe, un prix-norme et un contrat de service. Il ne s'agit pas d'éliminer l'ordonnance, laquelle servira de base d'évaluation. Ce qui changera sera le système de répartition des coûts entre les chemins de fer et VIA. Ce nouveau système, c'est-à-dire le contrat de service à prix fixe ou le contrat de service à prix connu, apportera plusieurs avantages. L'élément de surprise va disparaître, car on négociera avec les entreprises sur une base de prix fixe.

Le deuxième avantage sera que l'on peut construire un meilleur système d'encouragement dans les rapports financiers entre les chemins de fer et VIA, car, une fois le contrat signé, cela incitera les chemins de fer à donner un meilleur service et à être plus agressifs, au lieu d'ajouter ces coûts, comme ils font maintenant, à la facture qu'ils envoient à VIA. Alors, on a fait du progrès et j'espère qu'on aura une conclusion favorable.

Le président: Merci, monsieur Siddon.

M. Siddon: J'espère, monsieur le président, que le ministre n'a pas dit qu'on n'aura pas de loi sur VIA Rail parce qu'elle serait trop compliquée.

M. Pepin: Non, non, non...

[Text]

The Chairman: No, he did not say that.

Mr. Pepin: That is a nasty conclusion from a friendly remark.

Mr. Siddon: Well, I am glad you clarified that.

Mr. Pepin: No, no. I said we were working on it. If you want a short text, we can produce it rather rapidly. If you want a more comprehensive text, as Mr. Roberts would like to have, it will take a bit more time.

Mr. Siddon: I would like this committee to have an opportunity to provide input to that legislation.

Mr. Pepin: I would welcome that very much, though I hope you will make a more systematic and better organized contribution, if I may say so, than what you have done today.

Mr. Siddon: It will be well organized, if you will give me a little time, sir.

The Chairman: Mr. Maltais.

M. Maltais: Merci, monsieur le président.

Je m'aperçois, depuis que j'ai écouté toutes les récriminations concernant VIA Rail, qu'il y a parfois avantage à représenter un comté excentrique parce qu'on ne peut nous couper ce que nous n'avons pas.

D'abord je voudrais féliciter monsieur le ministre pour ce qui a été fait depuis les 12 derniers mois dans ma région. Certains problèmes ont été réglés de façon très positive. Je pense entre autres à l'aéroport de Gagnon qui posait un problème depuis une vingtaine d'années. Je peux vous dire aussi que les lumières de l'aéroport Chevery brillent maintenant de mille feux. Ce sont des choses très précises. La question de l'aéroport de Havre-St-Pierre qui a connu un dénouement heureux, bien qu'on connaisse maintenant des problèmes passagers, les gens étaient très satisfaits de la décision qui a été prise par votre ministère à ce sujet-là.

Actuellement le problème majeur chez nous n'est pas relié à votre ministère mais c'est quand même un des éléments de solution, je dis bien un des éléments de solution, pour la reprise économique dans la région de Sept-Iles, Port-Cartier. Je veux parler de la question des ports nationaux dans Sept-Iles. Je vais vous poser mes questions les unes à la suite des autres, monsieur le ministre, et si vous ne pouviez pas y répondre de façon précise à ce stade-ci, j'apprécierais beaucoup recevoir une réponse écrite de votre ministère sur chacun des sujets, étant donné que j'en ai huit à traiter et que le temps de parole est énormément limité.

Alors au niveau des ports nationaux, j'aimerais savoir quel est l'échéancier pour la relocalisation du quai de Monseigneur Blanche? Actuellement je sais que vous avez donné un contrat à une firme locale d'ingénieurs pour prévoir les coûts, les plans et devis pour la relocalisation de ce quai en vrac. Je pense aussi que vous lui avez demandé de prévoir un quai ou un lieu de transbordement de charbon.

[Translation]

Le président: Non, il n'a pas dit cela.

M. Pepin: Cela c'est une mauvaise conclusion d'une remarque amicale.

M. Siddon: Alors je suis content que vous ayez clarifié ce point.

M. Pepin: Non, non. J'ai dit qu'on travaillait là-dessus. Si vous voulez un texte court, nous pouvons le produire assez rapidement. Si vous voulez un texte plus compréhensif, comme le veut M. Roberts, il prendra plus de temps.

M. Siddon: Je voudrais que ce Comité puisse participer à l'élaboration de cette loi.

M. Pepin: J'en serais heureux, mais j'espère que vous fournirez une contribution plus systématique et mieux organisée, si vous me permettez, que vous ne l'avez fait aujourd'hui.

M. Siddon: Elle sera très bien organisée, si vous me donnez un peu de temps, monsieur le ministre.

Le président: Monsieur Maltais.

Mr. Maltais: Thank you, Mr. Chairman.

As I have listened to all the recriminations concerning VIA Rail, I have become aware that sometimes there are advantages in representing remote ridings because they cannot take away what we do not have.

First of all, I would like to thank the minister for what has been done during the last 12 months in my region. Some problems have been settled in a very positive way. Among others, I am thinking of the Gagnon airport which has been a problem for over 20 years. I can also tell you that the lights in the Chevery airport now shine like a Christmas tree. These are specific things. The situation with respect to the Havre—St—Pierre airport has had a happy ending, although there are a few minor problems, but people were very happy with the decision made by your department on this subject.

The major problem in our area at the present time is not related to your department but it is still one of the factors in its solution, and I say one of the factors in the solution, for the economic growth in the Sept-Iles, Port—Cartier region. I want to talk about the question of the national harbour in Sept-Iles. I would like to ask you questions one after another, sir, and if you are not able to give specific answers at this stage, I would greatly appreciate receiving a reply in writing on each of these subjects. I have eight questions to ask and I know that time is of the essence.

So, with respect to the national harbours, I would like to know the timetable for relocating the Monseigneur Blanche wharf. I know that at the present time you have given a contract to a local engineering firm to estimate costs, plans and specifications for relocating this wharf. I believe you have also asked them to estimate costs for a wharf or a location for transferring coal.

[Texte]

L'autre élément serait au niveau du *Maritime Trade Act*. Est-ce que cette loi spéciale sur la tarification à l'est de Lévis ne pourrait pas s'appliquer à la région de la Côte Nord parce qu'on a un problème, dans la région, avec la tarification des marchandises et cela nous nuit énormément sur le plan de la concurrence?

Au niveau des priorités concernant les aéroports régionaux en Moyenne et Basse-Côte Nord, est-ce qu'il n'y aurait pas lieu d'accorder davantage de priorité aux aéroports de Chevery et de Lourdes-de-Blanc-Sablon, pour l'été prochain, quitte à remettre peut-être à une année des travaux prévus, je pense, dans la région de Schefferville? Si je vous pose cette question c'est parce qu'actuellement, compte tenu des problèmes économiques qu'a connu Schefferville, je pense qu'il y aurait lieu de regarder plus loin que l'avenir de cette ville-là en particulier, et on aurait peut-être avantage à consacrer immédiatement les sommes prévues pour Schefferville à Chevery et Lourdes-de-Blanc-Sablon parce que là-bas, c'est très important aux niveaux du service des passagers et de celui du courrier.

J'aimerais connaître maintenant ce qui arrive au niveau de la politique des aéroports municipaux. Est-ce que vous allez la déposer bientôt? Au niveau de Québécoir et de Régionair, j'ai toujours des difficultés avec la Commission canadienne des transports concernant la réglementation. Je pense qu'il y a une tolérance abusive au niveau de la Commission canadienne des transports par rapport à ce transporteur régional.

• 1715

Les gens se plaignent énormément du fait que le courrier ne rentre qu'avec des retards énormes dans la région. On ne pourra plus accuser Transports Canada de ne pas donner l'infrastructure nécessaire pour permettre un trafic normal, parce que de plus en plus les choses s'améliorent. Mais je pense qu'on devrait exercer une pression auprès de la Commission canadienne des transports afin qu'elle soit beaucoup plus présente, ou tout au moins beaucoup plus critique à l'égard de ce transporteur régional.

Ce n'est pas que je cherche à blâmer M. Hamel, mais je pense qu'il y a un laisser-aller au-delà de Sept-Îles, et dans les villes de Schefferville, Gagnon et Fermont, qui est inacceptable. Même si l'aéroport de Gagnon, monsieur le ministre, a été pavé, éclairé, etc., on dessert encore cette région-là avec un DC-3. La semaine dernière on a dû faire le voyage de retour à bord un DC-3, alors qu'il y avait un moteur qui commençait à avoir des ratés. Or, la licence qui a été accordée à Québécoir stipule qu'on ne doit pas utiliser le DC-3 dans le coin de Gagnon. Malgré cela, c'est encore ce service que nous avons actuellement.

Au niveau de la subvention qui est donnée à tous les quatre ou cinq ans concernant le trafic maritime en Moyenne et Basse Côte Nord, est-ce que vous avez des négociations en cours avec le Québec actuellement, pour une autre subvention de quatre ans? Et avec quelles spécifications allez-vous renégocier ce contrat-là?

[Traduction]

Another factor would be the *Maritime Trade Act*. Could this special act on tariffs east of Lévis not be applied to the Côte Nord because we have a problem in this region with setting tariffs on merchandise and it is having a very harmful effect on competition.

With respect to priorities for the regional airport in the middle and lower Côte Nord, would it not be appropriate to award greater priority to the airport in Chevery and Lourdes-de-Blanc-Sablon for next summer and perhaps set back the proposed work in the Schefferville region by one year? I am asking you this question because at the present time, given the economic problems in Schefferville, I feel it would be appropriate to look further than the future of this particular town and it might be beneficial to allot at this time the sum anticipated for Schefferville to Chevery and Lourdes-de-Blanc-Sablon since this money is very important for the passenger and mail services.

Now I would like to know what is happening with respect to the policy on municipal airports. Are you going to announce it shortly? As for Québécoir and Régionair, I still have difficulties with the Canadian Transport Commission with respect to regulations. I think that the Canadian Transport Commission has been overindulgent with this regional transportation company.

People are complaining very heavily about the fact that the mail is extremely slow in the region. We can no longer accuse Transport Canada of not providing the necessary infrastructure to permit normal traffic because things are getting much better. But I think we should put pressure on the Canadian Transport Commission to be more watchful or at least more critical with respect to this regional carrier.

It is not that I wish to blame Mr. Hamel, but I feel that things have been very lax at Sept-Îles and in the towns of Schefferville, Gagnon and Fermont, which is not acceptable. Although the Gagnon airport has been paved, lighted, and so forth, Mr. Minister, this region is still being serviced with a DC-3. Last week we had to make the return trip on a DC-3, even though one motor was beginning to have mechanical problems. And yet the licence which was granted to Québécoir stipulates that they may not use the DC-3 in the Gagnon region. But in spite of this, this is still the service we have at the present time.

With respect to the grant which is awarded every four or five years for marine traffic in the middle and lower Côte Nord, do you have negotiations underway with Quebec at the present time for another four-year grant? What terms will you renegotiate in this contract?

[Text]

Je terminerai maintenant avec un dernier point; la tarification en Moyenne et Basse Côte Nord et Schefferville, Gagnon, Fermont. Il coûte actuellement plus cher de voyager de Blanc-Sablon à Montréal que d'aller de Blanc-Sablon à Terre-Neuve et ensuite à Montréal. C'est inacceptable. Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu d'étudier avec le ministère du Revenu la possibilité d'établir un crédit d'impôt uniquement pour les utilisateurs de ces régions-là? A l'heure actuelle, le prix d'un voyage aller-retour de Blanc-Sablon à Montréal est de \$600!

M. Pepin: On ne devait pas soulever des questions portant sur la section aérienne du ministère. Alors, je me retrouve tout seul ici pour m'en occuper.

Vous avez dressé une liste impressionnante de sujets à aborder!

The Chairman: We do not have any reference to discuss airport construction or any other aspect of air because in the supplementary estimates there is no reference to air at all.

M. Maltais: Monsieur le président, pour faciliter la tâche au ministre, on va laisser de côté toute la question des aéroports. Prenons plutôt la question des ports nationaux.

M. Pepin: Oui, mais pour ce qui est de la question d'une politique sur les aéroports municipaux, l'annonce va être faite en décembre et la description du programme sera rendu public à ce moment-là.

Prenons maintenant certaines questions maritimes. Tout le monde sait, et vous mieux que personne, que Sept-Iles traverse une période difficile à cause du changement de la conjoncture économique dans le secteur du minerai de fer. Il y a présentement une concurrence très forte entre plusieurs ports du Saint-Laurent, Québec, Sept-Iles, Gros Cacouna etc., à savoir quel sera le port de l'avenir dans deux secteurs, celui du blé et celui du charbon.

La conjoncture n'est pas très favorable, car ce que certains espéraient depuis un certain temps, c'est-à-dire, voir des expéditions considérables de charbon américain via le Saint-Laurent, ne se réalisera pas tel qu'on l'aurait souhaité. Les Américains ont appris que l'amélioration de leurs ports sur la côte ouest pouvait faciliter l'exportation de leur propre charbon vers les consommateurs étrangers.

Alors, il y a maintenant une période assez incertaine pour le développement de plusieurs de ces ports, dont Sept-Iles. Mais entre-temps, et M. Franche va nous en parler, il y a certaines améliorations qui sont relativement minimes comparées aux grands projets qu'on a carressés pendant un certain temps. Monsieur Franche, vous voulez nous dire quelque chose sur...?

M. Franche: Monsieur le président, j'ai eu l'occasion de rencontrer les représentants de la ville de Sept-Iles avec l'honorable député de la région à la fin de juin. Nous avons discuté longuement du problème de Sept-Iles.

Le Conseil des ports nationaux a franchi plusieurs étapes pour prévoir l'aménagement éventuel d'un port de grande envergure à Sept-Iles.

[Translation]

My final point has to do with tariff in the middle and lower Côte Nord and Schefferville, Gagnon and Fermont. At the present time it is more expensive to travel from Blanc-Sablon to Montreal than to go from Blanc-Sablon, to Newfoundland and then to Montreal. This is not acceptable. Would it be possible to study the possibility of setting up a tax credit only for users in these regions in conjunction with the Department of Revenue? At the present time the cost of a return trip from Blanc-Sablon to Montreal is \$600.

Mr. Pepin: You should not raise questions concerning the aviation section of the department. I am here alone to answer them.

You have drawn up an impressive list of subjects to be dealt with!

Le président: Nous n'avons pas de référence pour discuter de la construction d'aéroports ni d'autres aspects du transport aérien parce que dans les prévisions budgétaires et supplémentaires il n'y a pas de référence à cela.

Mr. Maltais: Mr. Chairman, in order to help the Minister we will leave aside the question of airports. Instead we will talk about National Harbours.

Mr. Pepin: Yes, but with respect to the question of a policy for municipal airports, the announcement will be made in December and a description of the project will be made public at that time.

Now for certain questions with respect to marine transportation. Everyone knows, and you better than anyone else, that Sept-Iles is going through a difficult period because of the change in its economic structure in the iron ore sector. At the present time there is very heavy competition between several harbours in the St. Lawrence, Quebec, Sept-Iles, Gros Cacouna and so forth, as to which will be the harbour of the future in both the wheat and coal sector.

The economic situation is not very good because what some people had been hoping for for a long time, that is to see large shipments of coal to the United States through the St. Lawrence, is not coming to pass. The Americans have realized that improvements of their harbours on the West Coast would facilitate export of their own coal abroad.

So at the present time there is uncertainty in terms of developing many of these harbours including Sept-Iles. But in the meantime, and Mr. Franche will speak to us about it, there are certain improvements which are relatively minor in comparison with the large projects that we had dreamed of for some time. Mr. Franche, would you like to speak to us on...?

Mr. Franche: Mr. Chairman, I had the opportunity of meeting representatives from the City of Sept-Iles along with the honourable member from the region at the end of June. We discussed the problem of Sept-Iles at some length.

The National Harbours Board has made several steps toward developing a large-scale harbour in Sept-Iles in the future.

[Texte]

• 1720

On a acheté un terrain, on a développé le plan directeur et, comme le député l'a signalé tout à l'heure, nous sommes en train de faire les études préliminaires de génie pour Pointe-Noire. Nous devons par la suite prévoir le déplacement du quai de Monseigneur-Blanche. Selon nos prévisions, la durée de vie du quai est de trois à cinq ans, donc environ quatre ans. Nous sommes en train de préparer, monsieur le président, une soumission pour le Conseil des ports nationaux, le ministre et le Conseil du Trésor en prévision de ce déménagement. Nous comptons présenter cette soumission vers la fin de janvier, et nous espérons qu'on aura décidé au printemps si ceci peut être construit.

L'implication, évidemment, c'est que les coûts peuvent être assez élevés. Je ne peux les quantifier de façon précise pour le moment, mais il est question d'ouvrir un nouveau secteur. En ce moment même, nous sommes aussi en train de discuter avec une compagnie qui était intéressée à manutentionner du charbon et qui en manutentionne actuellement à Sept-Iles pour savoir quelles sont ses exigences et si l'on peut avoir un certain commerce de charbon. Eux sont en train de regarder leur marché européen. Cela aiderait énormément le développement et la viabilité du projet. J'ai expliqué au mois de juin à Sept-Iles que nous préférons aller au Conseil du Trésor non seulement avec le déplacement du quai de Monseigneur-Blanche, mais aussi avec un client éventuel pour créer plus d'emplois, créer du développement dans la région. A ce moment-là, le client éventuel ne se dessinait pas tellement; maintenant, cela commence, mais ce client nous dit: écoutez, moi, je veux aller voir en Europe si j'ai des clients avant de m'engager. De fait, on essaie un peu de retarder cela jusqu'à la fin de janvier, ou même jusqu'à février. Le client nous dirait alors: oui, c'est beaucoup plus sérieux, mon affaire. Il nous serait alors beaucoup plus facile de défendre notre cas au Conseil du Trésor. On aime toujours mieux un oui qu'un non dans une situation comme celle-ci.

Je dois cependant dire qu'il faudra en venir à une décision pour le printemps pour prévoir le déménagement de Monseigneur-Blanche éventuellement; autrement, il faudra le fermer dans quatre ans.

The Chairman: That is your time, Mr. Maltais.

Mr. Pepin: Can we give him an answer on the logistics? Are you familiar?

Une voix: Non!

M. Pepin: Sur la question des subsides au transport de fret, je ne vous encourage pas à poursuivre cette tentative de transporter le système de subsides de la Rive Sud à la Rive Nord. Il est de plus en plus reconnu que ces subsides-là n'ont plus l'importance et l'effet économique qu'ils avaient peut-être dans le passé. Et vous allez voir, dans les prochains mois peut-être, qu'on va en réduire la portée à l'avantage d'autres programmes qui ont une portée économique beaucoup plus forte et beaucoup plus directe.

Alors, ce n'est pas un sujet sur lequel je vais vous encourager.

[Traduction]

They bought land, they drew up a master plan and, as the member pointed out a moment ago, we are carrying out preliminary engineering studies for Pointe-Noire. The next step is to remove the Monseigneur—Blanche wharf. According to our estimates, the life of a wharf is three to five years, let us say four years. Mr. Chairman, we are preparing a submission for the National Harbours Board, the minister and Treasury Board with estimates for its removal. We hope to present this submission at the end of January and we hope the decision will be made by spring if it is to be constructed.

Obviously, we anticipate that the cost may be quite high. At this time I cannot give precise figures, but it is a question of opening a new sector. At this very moment we are also carrying out discussions with a company which was interested in handling coal and which is handling it at the present time in Sept-Iles in order to find out its requirements and if a coal trade is feasible. They are looking at the European market. This would greatly assist the project's development and viability. In June I explained in Sept-Iles that we would prefer to go before Treasury Board with estimates, not only for the removal of the Monseigneur—Blanche wharf, but also with a potential client who would create employment and development in the region. At that time, the potential client was not very clear; however, things are beginning to roll but the client has told us that they would like to go to Europe and see if they have clients before committing themselves. In fact, they are trying to delay until the end of January or even until February. The client has told us that they are quite serious. It would then be much easier to defend our case before Treasury Board. We always prefer to receive a yes, rather than a no, in this kind of situation.

However, I must say that we must reach a decision by spring in order to estimate the potential removal of Monseigneur—Blanche wharf; otherwise, it will have to be closed down in four years.

Le président: C'est votre tour, monsieur Maltais.

M. Pepin: Pouvons-nous lui donner des chiffres? Avez-vous les chiffres?

An hon. Member: No.

Mr. Pepin: On the question of subsidies for freight transportation, I would not encourage you to pursue this attempt to transport the subsidies system from the Rive Sud to the Rive Nord. It is being increasingly recognized that these subsidies no longer have the importance and economic effect that they perhaps had in the past. And you will see, perhaps in the coming months, that their extent will be reduced to the advantage of other programs which have a much stronger and more direct economic impact.

So it is not an area in which I would encourage you.

[Text]

Le président: Merci.

M. Pepin: Je sais que vous avez beaucoup d'énergie, mais gardez-la pour autre chose.

M. Maltais: J'espère, monsieur le ministre, que nous n'aurons pas de pépin maintenant dans tout le développement de Pointe-Noire.

M. Pepin: D'accord.

Le président: Merci, monsieur Maltais.

Mr. Oberle.

Mr. Oberle: Thank you, sir. Mr. Chairman, through you to the minister, I would like to ask him to cast his mind to the west coast and particularly to such exotic places as Ridley Island and Payne Island and Prince Rupert. I would like to ask him some questions. First, I would like to find out from him whether in his opinion anything has changed from the federal government's position that we discussed with him the last time I had the opportunity to question him here much earlier this year. In other words, what is the nature of the federal involvement, federal subsidies? Have there been any increases in these subsidies, any increases in the federal involvement? If so, what are they? Keep in mind, particularly, that we are now facing an overrun, at least for the terminal facilities, of \$70 million, even though we have not yet decided whether we should go ahead with the scheme or not, or who should be the operator of the terminal facility.

• 1725

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: I thought M. Franche had given you the full historical background of recent discussions on that subject this morning.

Mr. Oberle: I want to know from you.

Mr. Pepin: Nothing has been changed from the previous commitments the government made, except that one has been added—one contribution of the federal government has been added to the list you are familiar with, by way of the \$3 throughput from the beginning to 1989, escalated at—I will not repeat all that, because it is a question of memory. Also the tax holiday on the construction of the site itself, the interest—I am sorry, the interest holiday on that, which is substantial, if you are familiar with the effects of inflation. You remember, also, the \$10-million worth of site preparation which is common to the grain and to the coal. I am sure I am forgetting the number of that.

Anyway, the latest development you were informed of this morning, after very intensive negotiations—Mr. Franche smiles at the subject—the results were not reached between the coal mines and the Fednav—the consortium. You know all about that. Because time was of the essence, the government moved to create a new entity, which is 90-per-cent owned by the Government of Canada and 10-per-cent owned by Federal Commerce and Navigation Ltd.—Fedcom. Also the govern-

[Translation]

The Chairman: Thank you.

Mr. Pepin: I know that you have a great deal of energy but keep it for other things.

Mr. Maltais: I hope, Mr. Minister, that we will not have any problem in the whole Pointe-Noire development.

Mr. Pepin: Okay.

The Chairman: Thank you, Mr. Maltais.

Mr. Oberle.

M. Oberle: Merci monsieur. Monsieur le président, je veux demander au ministre de penser à la côte Ouest et surtout à des endroits exotiques comme *Ridley Island*, *Payne Island* et *Prince Rupert*. Je veux lui poser des questions. D'abord, je veux savoir si, selon lui, la position du gouvernement fédéral a changé depuis que j'ai eu l'occasion d'en discuter avec lui plus tôt dans l'année. En d'autres termes, quelle est l'engagement fédéral, à combien se chiffrent les subventions fédérales? Est-ce que ces subventions ont été augmentées, est-ce que le fédéral s'est engagé davantage? Si oui, dans quelle mesure? N'oubliez surtout pas que, pour ce qui est des installations de la gare, nous avons dépassé notre budget de 70 millions de dollars, et nous n'avons pas encore décidé si nous allons réaliser le projet, ni même qui sera chargé de la gestion des installations.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: Je pensais que M. Franche vous avait ce matin expliqué tout le déroulement des discussions qui ont eu lieu à ce sujet récemment.

M. Oberle: J'aimerais entendre votre version.

M. Pepin: Les engagements pris précédemment par le gouvernement n'ont pas été modifiés, sauf qu'on en a ajouté un: il s'agit d'un droit de passage de \$3 que le gouvernement fédéral va contribuer du début du projet jusqu'en 1989, somme qui sera augmentée au rythme... je ne vais pas répéter tout cela, car vous le savez déjà. Il y a également l'exemption d'impôt ou plutôt d'intérêt pour le site lui-même qui constitue un avantage important lorsqu'on tient compte de l'incidence de l'inflation. Vous vous souviendrez également de la préparation des sites qui a coûté quelque 10 millions de dollars, ce qui est tout à fait normal lorsqu'il s'agit de transporter du grain et du charbon. Mais je suis certain que j'ai oublié quelque chose.

D'autre part, ce matin, on vous a mis à jour au sujet des négociations très intensives qui avaient eu lieu entre les propriétaires des mines de charbon et Fednav, c'est-à-dire le consortium. M. Franche en sourit d'ailleurs, mais rien n'a encore été conclu. Vous êtes tous au courant de cela. La situation étant quelque peu urgente, le gouvernement a décidé de créer un nouvel organisme qui appartiendra à 90 p. 100 au gouvernement du Canada et à 10 p. 100 à la Navigation et au

[Texte]

ment guarantees 80 per cent of the financing. You are familiar with that.

This group has been negotiating with the coal mines, Quintette and Teck, with occasional interruptions, and the Government of British Columbia has now said that all this must be wrapped up by December 4. If Mr. Franche were not here, he would probably be on the negotiating team, which is probably meeting at this time.

So there is a last round. I include that in my prayers every night. Hopefully, they will come to terms.

Mr. Oberle: I am glad you have asked for additional input from higher up.

Mr. Pepin: It is sometimes useful.

Mr. Oberle: I believe that.

You mentioned that there is a new federal subsidy. What did you mean by that—the \$23 million you are putting into Fedcom?

Mr. Pepin: Not necessarily a subsidy. You may look at it this way if you want to; I do not. The objective is to export coal, and there is no doubt the presence of the National Harbours Board in that new entity, which will be referred to as Ridley Terminals Incorporated—there is no doubt the presence has a substantial advantage in taxation, for example. That kind of company is not taxed income-wise. So the National Harbours Board, not being in there to accumulate huge profits, is, because of that income-tax exemption, in a position to pass that on to the users, to the coal companies using that port, which is a major attraction—it should be, anyway—for the coal companies, because it all helps reduce the rate that was offered to them.

• 1730

Mr. Oberle: We are looking, nevertheless, at an indirect subsidy—I do not want to harp on this word “subsidy”, I am just trying to arrive at the bottom line, there has to be a threshold. You are saying that the object is to export coal, but surely not at any price, at any cost. What is the Japanese condition?

Mr. Pepin: The way the coal mines negotiate, and you do not have to believe it, but I tend to, every quarter of a cent counts from now until 1994. They discuss every aspect, every possibility, because they say they have to. This is a huge project and the competition in Australia, for example, has the advantage of being closer to the tide than our mining companies are. What is it? 700 miles between? Or is it that much? As compared with less than 100 in Australia. So all that is very expensive and they say they have to sharpen their pencils and knives in order to be competitive.

[Traduction]

Comerçes fédéral ltée, c'est-à-dire la Fedcom. Je signalerai par ailleurs que le gouvernement a décidé de garantir 80 p. 100 du financement de cette société. Mais je pense que vous le savez déjà.

Ce groupe participe à des négociations avec Quintette et Tech, les deux sociétés charbonnières, depuis un certain temps déjà, mais il y a souvent eu des interruptions, et le gouvernement de la Colombie-Britannique vient d'ordonner que le tout soit terminé d'ici le 4 décembre. Si M. Franche n'était pas ici, il serait sans doute en train de travailler au sein de l'équipe de négociations qui doit être en réunion à l'heure actuelle.

Il y aura donc un dernier effort d'entente et je récite ma petite prière tous les soirs. J'espère qu'ils en arriveront à un accord.

M. Oberle: Je suis heureux d'avoir demandé à quelqu'un de plus haut placé de me fournir davantage de précisions.

M. Pepin: Cela est parfois utile.

M. Oberle: C'est ce que je pense.

Vous avez parlé d'une nouvelle subvention fédérale. De quoi s'agit-il exactement? Vous parliez de 23 millions de dollars que vous allez investir dans Fedcom?

M. Pepin: Il ne s'agira pas nécessairement d'une subvention. Vous pouvez interpréter cela de cette façon, mais je ne partage pas votre point de vue. L'objectif visé c'est d'exporter du pétrole et il va sans dire que la participation ou le présence du Conseil des ports nationaux au sein de ce nouvel organisme, qui s'appellera *Ridley Terminals Inc.*, présentera des avantages certains du point de vue de l'impôt par exemple. Ce genre de société ne paie pas d'impôt sur ses revenus. Par conséquent, le Conseil des ports nationaux ne participant pas en vue d'accumuler des profits, peut, étant donné son exemption de l'impôt, transmettre cette économie aux utilisateurs du port, ce qui intéressera certainement ces derniers, car cela viendra réduire les tarifs qui leur avaient été proposés.

M. Oberle: Quoi qu'il en soit, il s'agit d'une subvention indirecte. Je ne voudrais pas trop insister sur le mot «subvention» mais j'essaie de comprendre ce qui se passe. Il doit y avoir un seuil. Vous dites que l'objectif visé c'est d'exporter du charbon, mais je doute qu'on souhaite faire cela à n'importe quel prix, à n'importe quel coût. Quelle est la condition imposée par le Japon?

M. Pepin: Vous n'êtes pas obligé de me croire, mais étant donné le système suivant lequel les sociétés charbonnières négocient, chaque quart de cent comptera d'ici 1994. Les compagnies discutent de chaque aspect, de chaque possibilité envisageable, et ce parce qu'elles y sont obligées. Il s'agit d'un projet d'envergure et la concurrence australienne, par exemple, a certains avantages, car leurs mines sont beaucoup plus proches de la mer que les nôtres. Je ne sais plus de combien est la distance. De 700 milles peut-être? Par rapport à moins de 100 milles en Australie. Pareille entreprise est donc très coûteuse.

[Text]

The Chairman: A couple of minutes, Mr. Oberle.

Mr. Oberle: The last time we met, I read to you a telegram, authored by your colleague, Mr. Olson, to Mr. Phillips in Victoria, wherein you said that it was certainly quite obvious to the federal government at that time that the only people who will benefit from this thing—First of all, it was obvious that the Canadian taxpayer and the taxpayer of British Columbia would never recover their investment and, secondly, the only people who would benefit from this project would be the Japanese. Those were harsh words.

I still think it is a good project, although some aspects of it I do not like. For instance, I did not think B.C. had to build the rail spur or the town site—there were better ways of doing that. Nevertheless, that is not within your bailiwick.

But what you have done now, since we last talked, has been that you have involved the National Harbours Board in a major enterprise, which is known as Ridley Terminals Incorporated. You have given that company \$23 million and I assume that the Montreal partner is putting in \$23 million. In addition to that, you are guaranteeing 80 per cent of the enterprise, you have assumed the contingent liability. And then, of all things, you are now going to offer an indirect subsidy to the coal mines by allowing this Ridley company to earn their 20-per cent rate of return which is guaranteed, according to Mr. Franche, this morning, to allow them to earn that free of income tax. Mr. Franche told me, and I believe him, of course, that that tax saving will be passed on—and you have reiterated that—to the coal companies.

We are dealing with certain assumptions and certain factors. One factor is that the throughput charges are \$3 a ton, plus an increment reflecting inflation. Yet Mr. Franche cannot tell me, and you said the last time I asked you that the information is confidential, what the real throughput charge will be, and you cannot even tell me what the throughput charge at Roberts Bank is so that we could make a comparison. In other words, that is a great mystery. We do not know what the subsidy between here and 1989 will be. The whole thing takes on an entirely new light. So the final question, Mr. Minister, is this: What has changed with respect to this project that would have encouraged you to make these additional concessions, having concluded earlier that neither the Canadian taxpayer nor the taxpayer of British Columbia will ever recover his investment on the earlier concessions that were made?

Mr. Pepin: Again, I admire your assurance.

Mr. Oberle: I am just using your argument.

[Translation]

teuse et c'est pourquoi il faut être concurrentiel, il faut bien se préparer à l'avance.

Le président: Il ne vous reste que 2 minutes, monsieur Oberle.

M. Oberle: La dernière fois que nous nous sommes vus, je vous ai lu le texte d'un télégramme, rédigé par votre collègue M. Olson, et adressé à M. Phillips, à Victoria. Dans ce télégramme, vous disiez que le gouvernement était persuadé à l'époque que les seuls qui bénéficieraient de cette affaire (bien sûr, il était évident dès le départ que ni le contribuable canadien, ni le contribuable de la Colombie-Britannique n'allaient récupérer leurs investissements), seraient les Japonais. C'était là une déclaration assez dure.

Je pense toujours que le projet est bon, même si je ne suis pas d'accord avec tous ses aspects. Par exemple, je ne pensais pas que la Colombie-Britannique était responsable de construire les embranchements ferroviaires ou d'aménager le terrain. Il me semble qu'il y a de meilleures façons de procéder. Quoi qu'il en soit, cela ne relève pas de vous.

Quoi qu'il en soit, depuis notre dernier entretien, vous avez demandé au Conseil des ports nationaux de participer à une importante entreprise connue sous le nom de *Ridley Terminals Incorporated*. Vous avez mis 23 millions de dollars à la disposition de cette société, et je suppose que votre partenaire montréalais en a fait de même. D'autre part, vous garantisiez 80 p. 100 du financement de l'entreprise et vous avez déclaré que vous assumeriez son passif éventuel. Maintenant, en plus de tout cela, vous allez offrir une subvention indirecte aux sociétés minières en permettant à la société Ridley de toucher des bénéfices garantis de 20 p. 100 et exemptés d'impôt, si l'on s'en tient à ce que nous a dit M. Franche ce matin. M. Franche m'a dit, et je le crois que cette exemption d'impôt serait retransmise aux sociétés minières, et vous l'avez dit vous-même.

Plusieurs hypothèses et plusieurs facteurs entrent en ligne de compte. L'un de ces facteurs, c'est que les droits de passage seront fixés à \$3 la tonne, somme qui augmentera pour tenir compte de l'inflation. Pourtant, ni M. Franche, ni vous même ne m'avez dit à quoi s'élèveraient réellement les droits de passage, prétextant que ces renseignements sont confidentiels. Vous ne pouvez même pas me dire à quoi il a été fixé à Roberts Bank, ce qui nous aurait permis d'établir une certaine comparaison. Autrement dit, tout cela demeure très mystérieux. Nous ne savons pas à quoi s'élèvera la subvention qui sera octroyée d'ici 1989. Cela jetterait peut-être de la lumière sur toute cette question. J'en arrive donc à ma dernière question, monsieur le ministre: quel changement au niveau du projet vous a amené à faire ces concessions supplémentaires, étant donné qu'il est clair que ni le contribuable canadien ni le contribuable de la Colombie-Britannique ne récupérera l'investissement qu'il a fait lors des dernières concessions accordées.

M. Pepin: J'admire votre assurance.

M. Oberle: Je ne fais qu'utiliser l'argument dont vous vous serviez vous-même.

[Texte]

Mr. Pepin: This is very, very debatable. This is a huge project, for years to come, if not centuries. I mean it.

Mr. Oberle: Oh, yes.

Mr. Pepin: What is it? Three hundred years' worth—

• 1735

Mr. Oberle: Yes, we are looking at the new advent of the coal.

Mr. Pepin: So, it may very well be that in 20 years from now, people will be stunned by the smallness of the figures that are on the table, most probably. So I will leave you to fight with the Government of British Columbia as to whether their contribution was too generous. But I will say that the federal contribution on your behalf and on behalf of all the electors of Canada is, in my view, a balanced one.

The last addition, which you call subsidies, really was one that we could not not make, because it became essential to the survival of the project. So it is rather reluctantly that we made it. It was not something that we wanted in the first place; it was something that we did because that was the only way to go.

Mr. Oberle: Mr. Chairman, could I just ask one more?

The Chairman: If there is time after, yes, but I am going to have to move on, Mr. Oberle, to the other members. Thank you. Mr. Corbin.

Mr. Oberle: It is just very little.

The Chairman: Fine then, if the committee agrees.

Mr. Corbin: I do not mind, Mr. Chairman. Take it off my time if you wish.

Mr. Oberle: Yes, I wanted just to ask this: In the event that this final urgent negotiation should fail and the coal companies should exercise the other option to develop their own site at Kaien Island—and this is an important question—would the federal government be prepared to offer the same kind of incentives to the Kaien Island development as you have offered for Ridley?

Mr. Pepin: Well I could answer, no, and that probably would be valid, but I will be more cautious and say I do not think we will have to pronounce a no or a yes to that. I think the urgency is so great that having to redo now what has been done for Prince Rupert is unthinkable, because of the urgency of putting the port for the exports that have to come in 1983.

Mr. Oberle: The coal will not go by 1983. It is impossible.

Mr. Pepin: Well, anyway, developing Kaien Island at this time is something which, I think even the Government of

[Traduction]

M. Pepin: Cela est très discutable. Ce projet sera très important pour des années, voir des siècles à venir. Je dis cela très sincèrement.

M. Oberle: Bien sûr.

M. Pepin: Qu'y a-t-il? Il y en a pour 300 ans pour...

M. Oberle: Oui, nous nous attendons à de nouvelles arrivées de charbon.

M. Pepin: Il est donc entièrement possible et même probable que dans 20 ans les gens soient étonnés par l'insignifiance des chiffres devant nous. Je vous laisserai le soin de vous battre avec le gouvernement de la Colombie-Britannique à savoir si leur contribution était trop généreuse. Mais à mon avis, la contribution fédérale en votre nom et au nom de tous les électeurs canadiens est équilibrée.

Le dernier poste ajouté, que vous appelez subvention, représente une dépense qui nous était réellement inévitable, étant donné qu'elle est devenue essentielle pour la survie du projet. Nous l'avons donc fait à contre-cœur. Ce n'est pas une chose que nous voulions faire au départ; c'est quelque chose que nous avons dû faire parce qu'il n'y avait pas d'autre choix.

M. Oberle: Monsieur le président, pourrais-je poser une dernière question?

Le président: Oui, s'il reste du temps plus tard; mais je dois passer aux autres membres du Comité. Merci. Monsieur Corbin.

M. Oberle: Ce n'est qu'une très petite question.

Le président: D'accord, si les membres du Comité sont d'accord.

M. Corbin: Je veux bien, monsieur le président. Si vous voulez, vous pouvez réduire mon temps de parole en conséquence.

M. Oberle: Oui, je voulais poser la question suivante: si ces négociations définitives d'urgence échouent, et si les compagnies de charbonnage décident d'exercer l'autre possibilité pour développer leur propre site sur l'île Kaien... et cette question est importante... le gouvernement fédéral serait-il prêt à offrir le même genre d'encouragement au développement de l'île Kaien qu'il a offert à Ridley?

M. Pepin: Je pourrais vous répondre dans la négative, et ce serait probablement vrai, mais je serai plus prudent, et dirai qu'à mon avis nous n'aurons pas à nous prononcer à ce sujet. Je crois que la situation est devenue suffisamment urgente pour qu'on ne puisse penser à refaire ce qu'on a fait pour Prince Rupert étant donné l'urgence de préparer le port pour les exportations de 1983.

M. Oberle: Le charbon ne sera pas prêt à exporter en 1983. C'est impossible.

M. Pepin: Enfin, pour le moment je crois que même le gouvernement de la Colombie-Britannique serait prêt à dire

[Text]

British Columbia would not be unwilling to say, is not in the cards—if, indeed, it ever was. And that is debatable, too.

Le président: Monsieur Corbin.

M. Corbin: Merci, monsieur le président.

Je voudrais bien féliciter le ministre, mais j'hésite à le faire. Je ne sais pas si certains de ses fonctionnaires lui ont parlé au cours des dernières 48 heures, mais moi, je n'ai pas chauffé les bancs autour d'ici pendant 14 ans pour me faire dire que je n'ai pas droit à l'information ou que je n'ai pas accès à l'information.

Monsieur le ministre, je vous paraîtrai peut-être brutal, mais moi, j'ai fini de tourner autour du poteau. J'ai demandé des renseignements à un de vos conseillers l'autre jour, et il a refusé de me les donner en me disant que ce genre de renseignements devait d'abord être soumis au ministre régional, au député, élu comme moi, qui représente apparemment le Nouveau-Brunswick au conseil des ministres, et que si ce ministre-là le voulait bien, je serais renseigné par la suite.

Monsieur le ministre, je trouve ce genre de procédure tout à fait inacceptable! Au début de mon mandat comme parlementaire ici, j'étais membre de ce Comité; je suis passé à autre chose, j'avais d'autres priorités, mais je n'ai pas de temps à perdre de cette façon-là. Si vous voulez et si cela vous intéresse, je peux nommer publiquement ce fonctionnaire-là. Cela ne me gêne pas du tout. Mais je serai gentil, je serai charitable pour cette fois. Cependant, si ce genre de choses se répète, je vous préviens, je n'hésiterai pas à le faire. Vous êtes peut-être au courant de l'incident.

Ceci dit, j'attends patiemment depuis le mois de juillet que certaines choses soient mises en place pour remplacer le vacuum laissé par la disparition du dernier train de passagers dans ma région. Depuis que je suis entré en politique, trois trains sont disparus, un supertrain qui était à toutes fins pratiques quasiment un transcontinental puisqu'il faisait la liaison avec les transcontinentaux, un train Québec-Edmundston qui a été enlevé par les gens du parti d'en face alors qu'ils étaient au pouvoir, et cet automne, le dernier train qui faisait la liaison Edmundston-Moncton. On m'a promis que des choses seraient mises en place, monsieur le ministre.

• 1740

Le train est disparu, des étudiants qui fréquentent les universités francophones et anglophones de ma région, de d'autres régions du Nouveau-Brunswick et des provinces Maritimes doivent faire des détours considérables par autobus pour se rendre à leurs universités ou pour revenir chez eux. Le temps des fêtes approche, il y a une multitude de personnes qui comptent sur les moyens de transport en commun pour pouvoir se déplacer et je n'ai toujours pas de nouvelles sur ce qui se passe. Du côté de l'aviation, c'est la même chose. Alors, que vous avez passé par-dessus la tête de la Commission canadienne des Transports, par voie de décret, pour éliminer des services de train, vous laissez la Commission canadienne des transports s'amuser avec des soumissions qui visent à fournir

[Translation]

qu'il n'est pas question de développer l'île Kaïen. Il n'en a peut-être jamais été question. Cela aussi, on pourrait en discuter.

The Chairman: Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to congratulate the minister, but I am somewhat reluctant to do so. I do not know if any of his civil servants have spoken to him during the past 48 hours, but I can tell you that I have not been warming the benches around here for the past 14 years only to be told that I have no right to get information or that I cannot have access to information.

Mr. Minister, I will probably seem a little abrupt to you, but I am tired of beating around the bush. The other day I asked one of your advisers for information, and he refused to give it to me on the grounds that that type of information first had to be submitted to the regional minister who apparently represents New Brunswick in Cabinet. If that minister, an elected member of Parliament like myself, gave the go-ahead, I would then receive the information.

Mr. Minister, I consider that type of procedure entirely unacceptable! At the beginning of my term here as parliamentarian I was a member of this committee: I moved on to something else, I had other priorities, but I do not have time to waste in that fashion. If you wish, and if you are interested, I can name that official publicly. That would not bother me at all. But this time I am going to be nice, I am going to be charitable. However, if that type of situation reoccurs, I am warning you that I would not hesitate to name the person in question. Perhaps you are aware of that incident.

Having said that, I have been waiting patiently since last July for action to be taken to fill the void left by the disappearance of the last passenger train in my region. Since I came into politics, three trains have disappeared: A supertrain, which to all intents and purposes, was almost a transcontinental, since it provided a link with the transcontinental; a Québec City-Edmundston train which was removed by the people in the party across the table when they were in power; and this fall, the last train linking Edmundston and Moncton. Mr. Minister, I was promised that action would be taken.

The train has disappeared; students attending French and English language universities in my region, from other parts of New Brunswick and the Maritime Provinces, have to make considerable detours by bus to get to their universities or to go home. The holidays are coming soon, many, many people are counting on public transportation to travel, and I still have not had any news on what is going on. The same applies to air transportation. So, while you bypass the authority of the Canadian Transport Commission, proceeding by order to eliminate rail services, you are letting the Canadian Transport Commission play around with tenders for the provision of air transportation to my region, Mr. Minister. This nonsense has gone on long enough. It has gone on long enough. I am

[Texte]

un transport aérien à ma région, monsieur le ministre. Cela commence à bien faire, ces histoires-là! Cela commence à faire! Je vous prévien! Puis, je me demande si vous seriez assez bon aujourd'hui de dire à un de vos défenseurs... Sur beaucoup de programmes et de politiques que vous annoncez, pas sur toute la ligne, mais sur beaucoup de choses que vous faites, je vous appuie, monsieur le ministre. Et, ce n'est pas pour rien que je vous ai serré la main à la Chambre des communes l'autre jour lorsque vous m'avez mis au courant de certaines choses. Je ne regrette pas de l'avoir fait. Est-ce que vous pourriez me dire, aujourd'hui, où en sont rendus ces dossiers-là?

M. Pepin: Il y a deux dossiers. Alors, là je ne peux pas parler de l'élimination d'Edmundston, à Moncton, parce que c'est bien connu; je ne peux pas essayer de le justifier non plus. Je vais simplement parler de deux initiatives qui sont en train de se développer maintenant et qui pourraient servir, peut être même avantagusement, je vous laisse en décider, à la disparition du chemin de fer.

La première, c'est une initiative qui porte sur le développement d'un service d'autobus direct entre Edmonton, Grand Falls et Moncton.

M. Corbin: Edmundston!

M. Pepin: Edmundston, je m'excuse. Edmundston, Grand Falls et Moncton. Il y avait dans mon ministère certains fonds attribués à un programme qui est à peu près épuisé, qui nous permettait en accord et après consultation avec le gouvernement du Nouveau-Brunswick de mettre à la disposition de la société d'autobus S.M.T., si je me rappelle bien, la possibilité d'obtenir quatre autobus pour faire la liaison directe entre les trois endroits que j'ai mentionnés. Et cela va se réaliser. Il y avait également un besoin d'améliorer la gare des autobus d'Edmundston et cela aussi va être fait.

Donc, au chapitre de l'amélioration substantielle du transport par autobus entre Edmundston et Moncton, je pense que cela va satisfaire le député et les gens de la région.

M. Corbin: Mais, quand est-ce que cela sera fait?

M. Pepin: Cela devrait commencer le 1^{er} janvier, si ma mémoire est fidèle, encore une fois, je parle de mémoire. C'est le 1^{er} janvier que cela commence, Robert Giroux?

M. Giroux: Je pense bien.

M. Pepin: Le 1^{er} janvier.

M. Corbin: Pourquoi cela ne pourrait pas commencer avant la période des fêtes?

M. Pepin: Ah, je ne me suis pas renseigné, je vais me renseigner.

Mais, on ne peut pas commencer avec les autobus neufs parce qu'ils ne sont pas encore acquis, ils ne sont pas encore achetés. Alors, on va commencer avec des autobus qui, peut-être, ne seront pas du dernier cri. Mais, il y aura un service, me dit-on, à partir du 1^{er} janvier. Je vais voir s'il est possible de le commencer avant cela. Je vous remercie pour ce conseil.

[Traduction]

warning you. And I wonder whether today you will be good enough to tell one of your defenders... Mr. Minister, I support many of the programs and policies you announced; not all along the line, but I support many of your actions. And there was a reason why I shook your hand at the House of Commons the other day when you filled me in on certain things. I do not regret having done so. Could you tell me, today, what is the status of those files?

Mr. Pepin: There are two files. I cannot discuss the elimination of services between Edmundston and Moncton, because that situation is well known; neither can I try to justify it. I will just discuss two initiatives now being developed which might even be more advantageous than railway service; you can decide that for yourself.

The first initiative involves the development of a direct bus service between Edmonton, Grand Falls and Moncton.

Mr. Corbin: Edmundston.

Mr. Pepin: Sorry, Edmundston. Edmundston, Grand Falls and Moncton. In my department certain funds were allocated to the program which is now almost exhausted and which allowed us, on agreement and following consultation with the Government of New Brunswick, to give the SMT Bus Company, if I remember the name correctly, the opportunity to obtain four buses to provide direct service between the three places I just mentioned. That is going to happen. It was also necessary to improve the Edmundston bust station; that will be done as well.

So, as far as the considerable improvement in bus transportation between Edmundston and Moncton is concerned, I think that both the member and the people in the region will be satisfied.

Mr. Corbin: But when will this take place?

Mr. Pepin: If I remember correctly, on January 1; but I am speaking from memory. Robert Giroux, will that service begin on January 1?

Mr. Giroux: I think so.

Mr. Pepin: On January 1.

Mr. Corbin: Why could not the service start before the holiday season?

Mr. Pepin: I have not checked on that; I will check on that.

We will not be able to start the service with new buses because they have not yet been acquired, they have not yet been purchased. So we will be starting with buses which may not exactly be the latest style. But I am told that there will be service as of January 1. I will see if it is possible to start the service before then. Thank you for your advice.

[Text]

Maintenant, le deuxième aspect, et celui-là remonte à bien longtemps avant la décision du 27 juillet, puisque vous en parlez depuis longtemps et vous vous y intéressez depuis toujours, c'est le développement de service de transporteurs avec St-Léonard, aéroport construit et qui est en voie de parachèvement s'il n'est pas déjà complètement fini.

M. Corbin: Il y a 4,000 pieds de terminés, monsieur le ministre...

M. Pepin: C'est cela.

M. Corbin: ... mais j'insiste toujours ce qu'il faudrait dire..., c'est 6,000 pieds.

M. Pepin: Je suis au courant.

Alors, il y a deux possibilités qui nous ont été offertes. La première vient d'E.P.A. *Eastern Provincial Airways*, elle consisterait à rattacher St-Léonard dans un système intraprovincial de transport aérien; et une autre possibilité s'offre également avec une société qui s'appelle Québec Aviation qui elle, avec des transporteurs conventionnels, ferait une liaison entre St-Léonard et Fredericton, et Québec et Ottawa-Gatineau. Alors, cela est l'autre possibilité.

• 1745

Vous m'avez dit que je ne n'étais pas passé par la C.T.C. au sujet de la question de la rationalisation de VIA Rail; vous avez raison. Mais, l'article 64 de la Loi nationale sur les transports m'autorisait à faire ce que j'ai fait. Alors, règle général vous admettez que ces décisions-là sont prises par la Commission canadienne des transports et c'est pourquoi nous sommes devant la Commission canadienne des transports maintenant. Je reconnais que j'ai toujours la possibilité de rescinder, de changer une décision de la Commission canadienne des transports, mais il est normal que j'aie d'abord devant elle pour obtenir une licence pour le fonctionnement de ce service-là.

M. Corbin: Mais, qu'est-ce qu'ils font ces gens-là, monsieur le ministre? Est-ce qu'ils dorment sur le dossier? Il est quand même là depuis un joli bout de temps, selon les renseignements que j'ai réussi à repêcher.

M. Pepin: Ma mémoire me dit depuis à peu près un mois. Je ne sais pas si ma mémoire est bonne. Donc, nous n'avons pas encore dépassé l'étape où l'on peut accuser la Commission d'être paresseuse. Je vais essayer de voir ce qui en est, mais comme vous le savez, je suis très délicat sur ces questions-là puisque je ne veux pas bousculer la Commission. Mais, on me dit que la décision s'en vient.

Alors, si tout cela se met en place, mon cher monsieur Corbin, peut-être que votre région sera relativement bien desservie, peut-être mieux même qu'elle l'était dans le passé.

M. Corbin: Eh bien, je l'espère, parce que je peux vous dire qu'elle a été joliment punie, si je peux employer l'expression, du côté des transports. J'ai fait référence il y a un instant au ministre qui parle pour le Nouveau-Brunswick au Conseil des ministres. Je ne lui en veux pas. Je sais, d'ailleurs, qu'il appuie solidement les requêtes que j'ai faites auprès de vous. Il y a

[Translation]

Now, the second file goes back much further than the July 27 decision. You have been discussing it for a long time, and you have always been interested in it; I refer to the development of a carrier service with St-Léonard, the construction of an airport which is almost if not already complete.

Mr. Corbin: Mr. Minister, 4,000 feet are now ready...

Mr. Pepin: That is right.

Mr. Corbin: ... but I still feel that 6,000 feet are needed.

Mr. Pepin: I am aware of that.

We have been offered two alternatives. The first proposal comes from EPA, *Eastern Provincial Airways*, and would involve linking St-Léonard to an intraprovincial air transportation system; another proposal, made by a company called Québec Aviation, would involve that company providing a link, with conventional carriers, between St-Léonard and Fredericton, Québec City, and Ottawa-Gatineau. That is the other possibility.

You stated that I did not go through the CTC for the rationalization of VIA Rail; you are right. But Section 64 of the National Transportation Act authorized me to act as I did. Generally speaking, such decisions are made by the Canadian Transport Commission, and that is why we are now dealing through them. I realize it is always possible for me to rescind or alter a Canadian Transport Commission decision, but it is normal that I first go before the Commission to obtain an operating licence for that service.

Mr. Corbin: But, Mr. Minister, what are those people doing? Are they asleep on the file? After all, they have had it for quite a while, according to the information I have managed to wangle.

Mr. Pepin: If I remember correctly, they have had it for about a month. I do not know if I remember correctly. So we have not yet reached the stage where we can accuse the Commission of laziness. I will try and find out what is going on, but as you know, I am very diffident on such issues because I do not want to pressure the Commission, but I am told that the decision is coming.

So if everything falls into place, Mr. Corbin, perhaps your region will be relatively well served, perhaps even better than in the past.

Mr. Corbin: I certainly hope so, because I can tell you that as far as transportation is concerned, it has been thoroughly punished, if I may use that expression. A moment ago, I mentioned the minister who speaks for New Brunswick in cabinet. I am not angry with him. In fact, I know that he solidly supports the requests I have addressed to you. The

[Texte]

aussi le ministre de l'Expansion économique régionale qui m'a donné son appui.

Monsieur le ministre, j'ai peut-être laissé paraître un peu de hargne aujourd'hui, mais vous comprendrez que quand on a réchauffé les bancs autour d'ici pendant autant d'années, on n'aime pas se faire dire par les fonctionnaires qu'on doit aller chercher l'information ailleurs quand on sait parfaitement bien qu'ils l'ont dans leur valise ou qu'ils l'ont dans leur tête. C'est une attitude tout à fait inacceptable. Je vous ai défendu cet été; mon nom comme le vôtre ont été traînés devant un certain comité du parti conservateur au Nouveau-Brunswick, on a abusé de vous, on a abusé de moi. Je trouve que cela a été une vraie farce. Et, je vais continuer à vous défendre, monsieur le ministre. Je vais continuer à vous défendre en autant que vos conseillers et vos fonctionnaires jouent à la balle avec nous.

Alors, je vous remercie pour les renseignements que vous nous avez donnés aujourd'hui et je n'irai pas plus loin. Je vais exercer encore un petit peu de patience, mais ma patience arrive à sa . . .

M. Pepin: Monsieur Corbin, vous avez droit à vos impatiences comme j'ai le droit de les avoir . . .

M. Corbin: Merci, monsieur le ministre.

M. Pepin: On reste ami quand même.

Le président: Merci, monsieur le ministre, merci monsieur Corbin.

Mr. McCain: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: On a point of order, Mr. McCain.

Mr. McCain: At no time was the name of the hon. member for Madawaska—Victoria abused by any member of the Conservative committee which took the information, and rarely, if ever, was it mentioned during the discussions which took place. I want that to go on the record—he was not abused. He was, perhaps, attacked in the House, but at no time during that committee was any member of any party abused by the Conservative committee, and rarely—

An hon. Member: Or the Minister of Transport.

Mr. McCain: Or the Minister of Transport. And rarely did witnesses abuse members or the minister, except for one question I want to ask later, if I get a chance.

Mr. Corbin: I suppose, Mr. Chairman, being called a black bird is not abuse, it is just ridicule.

Mr. McCain: That was in the House and not on the Tory committee. Yes, I did.

The Chairman: All right, this is an argument, it is not a point of order.

Mr. Blaikie is next.

Mr. McCain: You will hear it again.

[Traduction]

Minister of Regional Economic Expansion has also supported me.

Mr. Minister, I may have seemed somewhat aggressive today, but you will understand that after as many years of bench-warming as I have put in around here, I do not like to have civil servants tell me that I have to go get my information elsewhere, when I know perfectly well that they have it in their briefcase or in their head. That type of attitude is entirely unacceptable. I defended you this summer; both my name and yours were dragged before a particular Conservative party committee in New Brunswick; your name was abused as was mine. The whole thing was quite farcical. And, Mr. Minister, I will continue to defend you. I will continue to defend you as long as your advisers and your civil servants play ball with us.

So, I would like to thank you for the information you have given us today, and I will stop there. I will be patient a little longer, but I am beginning to run out of . . .

Mr. Pepin: Mr. Corbin, it is your right to be impatient, just as it is my right to be . . .

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Minister.

Mr. Pepin: And we are still friends.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister; thank you, Mr. Corbin.

M. McCain: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: M. McCain invoque le Règlement.

M. McCain: Jamais le nom du député de Madawaska—Victoria n'a-t-il été souillé par un membre du comité conservateur qui cherchait des renseignements; son nom a rarement et peut-être jamais été mentionné au cours des discussions qui ont eu lieu. Je veux que cela paraisse au procès-verbal: il n'a pas été souillé. On l'a peut-être attaqué à la Chambre, mais jamais, au cours des audiences de ce comité, un membre de quelque parti que ce soit n'a été abusé par le comité conservateur, et rarement . . .

Une voix: Ni le ministre des Transports.

M. McCain: Ni le ministre des Transports. Et les témoins n'ont que rarement abusé les députés ou le ministre, sauf pour une question que je voudrais poser plus tard si j'en ai l'occasion.

M. Corbin: Monsieur le président, je suppose que ce n'est pas un abus d'appeler quelqu'un un merle, ce n'est que de la moquerie.

M. McCain: C'était à la Chambre et non pas au comité conservateur. Oui, j'ai dit cela.

Le président: Bon, ce n'est plus un appel au Règlement, c'est une dispute.

Mr. Blaikie est le suivant.

M. McCain: Vous l'entendrez encore.

[Text]

Mr. Blaikie: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, I would like to return to the matter of railway passes, which my colleague from Regina West brought up before the minister. I would like the minister to understand how the arrangement for passes worked prior to the cutbacks which he announced in July, when CN pass- holders were only entitled to travel on lines which the CN operates. So it is quite correct for the minister to say that the matter of passes is a matter between the CNR and the unions, and then again a matter between the CNR and VIA.

• 1750

But the fact of the matter is that in your announcement in July, by your own admission—whether or not we agree with the actions you took, and I do not—you went over the heads of VIA, over the heads of everyone, through an order in council to bring about a certain situation. By doing that—by leaving the only transcontinental passenger service available, by leaving it as one that is on CPR lines—you effectively disenfranchized, in terms of the pass privileges, all CN employees.

I ask you, is it not a matter of simple justice, having intervened in this way, whether or not you have a moral responsibility to intervene in whatever way is at your disposal to make sure these pass-holders and particularly the pensioners, may continue to use their passes to go to the coast, or wherever else to visit their children and families. They are simply not able to do this. Many others who are able—and I hope there is somebody here from your department who will be able to look into it—are being told by VIA, when they try and book passenger service, that if they are entitled, let us say they are at CPR, they can go out to the coast. But if they come back after New Year's Day they will have to pay their own way back, because the contract expires at the end of the year.

I do not want to offend the minister—he is offended by tone, I noticed—but is there not a matter of simple justice here? This sort of thing ought not to be done, particularly to pensioners, as a result of your actions. I want to know what you think you can do about it.

My second question having to do with passes: you say that pass use is declining. Well, I submit that one of the reasons it is declining is due to the relationship which has existed between VIA and pass- holders. Pass-holders have not been able to book more than a week in advance for sleeping car accommodation. Pass-holders have been treated by VIA Rail ticket agents as if they had some kind of disease when they come forward to the counter.

Now this has its origins in the bad deal which VIA struck with the railways, back at its origin, but I do not see why the pass-holders themselves should be punished for this. So I am asking you to use the kind of authority you have not been afraid to use for other reasons, to restore some simple justice to the life of pass-holders, and particularly those who have had these passes for a long time.

Mr. Pepin: I just want to compliment you on the wonderful style with which you put your question. My disagreement with

[Translation]

M. Blaikie: Merci, monsieur le président. Monsieur le président, j'aimerais revenir aux cartes d'abonnement des chemins de fer, auxquelles a fait allusion mon collègue de Régina Ouest. J'aimerais que le ministre comprenne bien quelles dispositions visaient ces cartes avant l'annonce des réductions en juillet, lorsque les titulaires de cartes du CN n'étaient autorisés à voyager que sur les lignes qu'administre le CN. Le ministre a donc tout à fait raison de dire que cette question relève du CN et des syndicats, et aussi du CN et de VIA.

Cependant, lors de votre annonce de juillet, vous l'avez vous-même admis—que l'on convienne ou non des mesures que vous avez prises, et ce n'est pas mon cas—vous êtes passé par dessus la tête de VIA, de tout le monde en fait, en émettant un décret du conseil. Ce faisant et en gardant un service voyageur transcontinental sur les lignes du CP seulement, vous avez en fait retiré leur privilège d'abonnement à tous les employés du CN.

N'est-ce pas simple justice, n'avez-vous pas la responsabilité morale d'intervenir pour vous assurer que les titulaires de ces laissez-passer, surtout les retraités pourront continuer de s'en servir pour aller sur la côte, ou ailleurs et visiter leurs enfants et familles. Autrement, cela leur est impossible. Bon nombre des autres qui le peuvent—et j'espère que quelqu'un du ministère pourra me répondre—se font répondre par VIA lorsqu'ils tentent de réserver un billet, qu'ils ont le droit de se rendre sur la côte s'ils sont au CPR. Toutefois, s'ils reviennent après le 1^{er} de l'an, ils devront payer eux-mêmes leur billet de retour parce que la convention prend fin à la fin de l'année.

Je ne veux pas froisser le ministre—mon ton le froisse peut-être—mais ne s'agit-il pas de la simple justice? Vos mesures ne devraient pas entraîner de tels résultats, surtout pour les retraités. Je voudrais savoir ce que vous pensez pouvoir faire à cet égard.

Deuxièmement, vous dites qu'on se sert de moins en moins de ces laissez-passer. Je maintiens que cette baisse peut être attribuée à la relation entre VIA et les détenteurs. Les détenteurs de laissez-passer n'ont jamais pu réserver une couchette plus d'une semaine à l'avance. Lorsqu'ils s'adressent au comptoir de VIA Rail, les préposés aux réservations les traitent comme des pestiférés.

Cette attitude découle de l'entente défavorable que VIA a conclu avec les chemins de fer, mais je ne vois pas pourquoi les détenteurs de laissez-passer devraient en pâtir. Je vous demanderais donc de vous servir des pouvoirs que vous n'avez pas craint d'employer à d'autres fins, pour traiter de façon plus juste les détenteurs de laissez-passer, surtout ceux qui les détiennent depuis longtemps.

M. Pepin: Je tiens à vous féliciter du style avec lequel vous posez votre question. Ce n'était pas le ton de M. Siddon qui me

[Texte]

Mr. Siddon was not on tone, it was on the style. If you bunch 10 questions at me at the speed of an LRC on straightline, I cannot answer because I cannot even take the notes. So I thank you very much. As you know, I am very even-tempered.

The remark you make is well taken. There was a discussion a moment ago about the word "intervening" between Mr. McRae and my very dedicated and intelligent deputy minister. This is an instance where I was saying that intervention really, if you can avoid it, would be highly desirable on the part of the minister. That is the answer I gave a moment ago. This is essentially a question in labour relations with management within the different companies, because VIA also has the pass system; and secondly, this is essentially a matter of discussion between VIA and CN and CP. I hope they will come to agreement without the intervention of the minister. I certainly hope so, but if I can play a useful role, do not worry, I will.

• 1755

Mr. Blaikie: What I am saying, though, is that, in the meantime, you intervene in this way, as you did in July; between that intervention and the time VIA and CN get around to sorting out the consequences of that intervention as it affects the ability of pass-holders to travel, there are a great number of people who have suffered in the meantime. It is in that transition period that I would ask you to consider actions that would only be in effect until such times as VIA and CN sorted out a new deal. I ask you to consider that.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: I just want to say that in acting the way I did I did not intervene, if you give a perjorative meaning to that word. Section 64 of the National Transportation Act is one that was used, so it is not—

Mr. Blaikie: No, but having used your authority here and that having had certain consequences, I am asking you to consider whether or not, until those consequences can be fully addressed by VIA and CN, you might act yourself to ameliorate the transitional consequences.

Mr. Pepin: I will do my very best.

Mr. Blaikie: My second question, Mr. Chairman, has to do again with the cutbacks. Two questions. I wonder if the minister is aware, as I am aware, that the CN, in the shops in Transcona, is proceeding with the destruction of passenger car equipment. They are sending it on to Mandak and many of the coach cars up to a scrap-steel dealer in Selkirk.

I want publicly to question the wisdom, so soon after cutbacks have taken place, that much of this equipment that has been removed is already going to the scrap heap. It seems to me this is premature at best. As I am sure the minister could entertain the theoretical possibility that he was wrong, what if it turns out that you want to restore services that have been taken away? You will not have some of the equipment available.

[Traduction]

déplaisait, c'est plutôt le style. Si vous me lancez 100 questions à la vitesse d'un LRC en ligne droite, je ne pourrais certes y répondre pour la bonne raison que je n'ai même pas le temps de prendre des notes. Je vous remercie donc, comme vous le savez, je suis d'humeur égale.

Je prends note de votre observation. Il y a quelques instants, M. McRae et mon très dévoué et intelligent ministre discutait du terme «intervenir». Dans le cas qui nous occupe, je disais qu'il serait hautement souhaitable que le ministre évite d'intervenir, si possible. C'est la réponse que j'ai donnée tantôt. Il s'agit avant tout d'une question de relation industrielle au sein des différentes compagnies, car VIA offre aussi des laissez-passer. Deuxièmement, il incombe strictement à VIA, au CN et au CP d'en décider. J'espère qu'ils en viendront à un accord sans que le ministre n'ait à intervenir. Je l'espère bien, mais si je puis jouer un rôle utile, ne vous inquiétez pas, je le ferai.

M. Blaikie: Toutefois, dans l'intervalle, entre le moment de votre intervention en juillet et celui où VIA et le CN auront décidé de ses conséquences sur les privilèges des détenteurs de laissez-passer bien des gens auront déjà souffert. Je vous demanderais donc d'envisager de prendre pendant cette période de transition des mesures qui ne demeureront en vigueur que jusqu'au moment où VIA et le CN auront conclu une nouvelle entente. Je vous demande de l'envisager.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: Je voudrais simplement signaler qu'en agissant de cette façon, je ne suis pas intervenu, si vous donnez un sens péjoratif à ces termes. On s'est conformé à l'article 64 de la loi nationale sur les transports, ce n'est donc pas...

M. Blaikie: Non, mais vu que vous avez exercé ce pouvoir et que cela a eu certaines conséquences, je vous demande de vous pencher sur la possibilité d'agir vous-même jusqu'à ce que VIA et CN aient entièrement absorbé ces conséquences.

M. Pepin: Je ferai de mon mieux.

M. Blaikie: Ma deuxième question, monsieur le président, se rapporte à nouveau aux réductions. Deux questions. Le ministre est-il au courant que le CN est en train de procéder à la destruction d'équipement de wagons voyageurs dans les ateliers de Transcona. Ils l'envoient à Mandak et bon nombre des voitures aboutissent chez un marchand de ferraille de Selkirk.

Je tiens à déclarer publiquement qu'il ne me semble pas opportun d'envoyer déjà autant d'équipement à la ferraille aussitôt après l'annonce des réductions. Il me semble que c'est au moins prématuré. Je suis sûr que le ministre peut imaginer qu'il pourrait avoir eu tort, qu'arrivera-t-il si vous décidez de réinstituer les services qui ont été abandonnés? Une partie de l'équipement vous fera défaut.

[Text]

So I was wondering if the minister could look into this and have something to say about whether or not he agrees with this equipment being scrapped, the way it is reported to be scrapped.

I now ask my second question having to do with the cut-backs. You say you want people to use the trains. I ask the minister whether or not he is aware of the trains 145 and 144, which is a train that used to run from Winnipeg down through the camping areas to Malachi, Lowther, Farlane and down into Armstrong, Ontario. Now here is a place where people are using the trains. There is no question whether people use these trains or not. Many of them are dependent solely on that train. But here you have an area, a recreational area as well as a living area, where people actually do use the trains. In fact, in some of these trains, I know for a fact, they have had to pack as many as 40 and 50 people in the baggage car in the summer.

Mr. McCain: No alternative available.

Mr. Blaikie: Forty to fifty people in the baggage car, because they just could not fit them all in, and yet these are trains being cut. I submit to you, is this not a contradiction in terms, when the rationale offered for the cutting of trains is that people are not using them? Here you have a place where there are people willing and able to use these trains, and yet these trains are being cut.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: On the first one—and Mr. Giroux is possibly in a position to say more—but the last time this news came out that CN was destroying, cannibalizing—whatever word you want to use—some of the equipment, I enquired and was told this was not so, but that, at the same time maybe, as a general rule the equipment was being kept; it was not being repaired, but it was being kept. Unless something has changed since, that situation must be the same. Is it the same, Mr. Giroux?

Mr. Giroux: To our knowledge, Mr. Minister, the equipment is being kept in storage, but no action has been taken yet to, as Mr. Blaikie says, destroy the equipment or break it apart.

• 1800

One thing that must be remembered is that there are basically two categories of the old equipment. Some of it is in reasonably good shape, but will not be used for further services. VIA will explore the possibility of selling that equipment. There is also very old equipment. Although no decision has been taken at the time, it may be that one of the best things which could happen to it would be to use it for scrap purposes, because you can then use some of the parts for it. But that decision, to our knowledge, has not been taken as yet.

Mr. Pepin: What you wanted to say is that, perhaps, the government would change its mind, and consequently it should be kept. Well, we will try to accommodate that view without accepting the proposition. The other one has to do with Winnipeg-Armstrong. Are we talking about the same thing? If so, the world is different from what we have described

[Translation]

Le ministre pourrait-il alors se pencher là-dessus et nous dire s'il approuve la mise au rancart de cet équipement, comme cela semble être le cas.

Je passe maintenant à ma deuxième question. Vous dites souhaiter que les gens se servent des trains. Le ministre est-il au courant des trains 145 et 144, c'est-à-dire un train qui partait de Winnipeg, traversait les régions de camping de Malachi, Lowther, Farlane jusqu'à Armstrong en Ontario. Voilà un endroit où les gens se servent des trains. Il n'y a aucun doute là-dessus. Bon nombre des habitants de ces régions dépendent entièrement de ces trains. En fait, pendant l'été, il a parfois fallu faire embarquer jusqu'à 40 ou 50 personnes dans le wagon des bagages.

M. McCain: Il n'y a pas d'autres options.

M. Blaikie: Quarante à cinquante personnes devaient donc voyager dans ce wagon par manque de place, mais on supprime quand même les trains. N'est-ce pas là une contradiction lorsqu'on dit que l'on supprime ces trains parce que les gens ne s'en servent pas? Voici un train dont les gens se servent, et on le supprime quand même.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: Pour ce qui est de la première question, et M. Giroux pourra peut-être ajouter des détails, la dernière fois qu'on a accusé le CN de détruire une partie des équipements, je me suis renseigné et l'on m'a répondu que tel n'était pas le cas, mais qu'on conservait l'équipement, même si on ne le réparait pas. A moins que quelque chose n'ait changé, il doit en être toujours ainsi. Est-ce exact monsieur Giroux?

M. Giroux: Pour autant que nous le sachions, monsieur le ministre, on garde l'équipement en entreposage, mais on n'a pas encore pris l'initiative de détruire cet équipement ou de le vendre en pièces détachées comme le dit M. Blaikie.

Il ne faut pas oublier entre autres qu'il existe en fait deux catégories d'ancien équipement. Une partie de l'équipement est en assez bon état, mais ne servira pas à l'avenir. VIA va étudier la possibilité de vendre cet équipement. Il y a également de l'équipement très ancien. Bien qu'aucune décision n'ait encore été prise, il se pourrait que le mieux à faire serait de l'envoyer à la ferraille, car il devient alors possible d'en utiliser certaines parties. Toutefois cette décision, à notre connaissance, reste à prendre.

M. Pepin: Ce que vous vouliez dire, c'est que le gouvernement changera peut-être d'avis et que par conséquent il vaudrait mieux le garder. Nous allons tenter de tenir compte de cette opinion sans pour autant accepter cette proposition. L'autre question portait sur Winnipeg-Armstrong. Parlons-nous de la même chose? Si oui, les choses sont différentes de

[Texte]

because Armstrong-Winnipeg... Is that the line we are talking about?

Mr. Blaikie: There are two trains there. I believe I am talking about the Winnipeg-Armstrong train when I am talking about 145, but I am also talking about a train called the camper special, which serves that area during the summertime, and that is a train to which I was referring in particular when I spoke about people being stuffed in a baggage car. Yet, there is a train which, it seems, VIA has a deliberate policy of trying to discourage use of. They took the air conditioning off. They have people packed in like cattle in a baggage car and in the coach cars with no air conditioning.

The Chairman: Mr. Blaikie, I am going to have to ask you to wind up, because we have come to the end of our rope, so to speak.

Mr. Blaikie: Basically, then, I will wind up by saying to the minister that, regardless of how we disagree about the general policy, there are places in the system where your own rationale for the cutting of trains simply does not wash: that is, people are not using them. I ask you to have the appropriate people look into these statistics because you will find trains which are packed to the hilt that are being discontinued or where the patronizing is being discouraged.

Mr. Pepin: I am going to find out more about it because it is the most intriguing question I have in a lifetime. The Winnipeg-Armstrong, which was eliminated, has a revenue-cost ratio of .02, which is 2 cents per dollar, and has a load factor of 2 per cent, so it cannot be the same. This one has the record. The Winnipeg-Armstrong cost the government \$8.75 per passenger-mile. So we cannot be talking about the same thing. Let us leave the question as it is now, and I will be back to you after I get more information.

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Could I ask Mr. Blaikie whether he is referring to the Winnipeg-Farlane train, the one we call the camper special?

Mr. Blaikie: That is the one I was talking about. When I first mentioned that, I was really sort of confusing two trains in one, and I confess to that—

Mr. Giroux: Okay, you are interested in train 148 and 149?

Mr. Blaikie: Trains 144 and 145 I am also concerned about, but the Camper Special is the one where they pack them into the baggage car.

The Chairman: Mr. Blaikie, the minister will get you an answer to that. We are going to have to adjourn.

Mr. Pepin: It is rather irrelevant as the one you are talking about, the camper special, was not cut.

Mr. Blaikie: I know the camper special is not being cut, but they try every year, and they act in such a way as to discourage people from using it.

[Traduction]

ce que nous avons décrit car Armstrong—Winnipeg... Est-ce bien de cette ligne dont nous parlons?

M. Blaikie: Il y a deux trains là. Je crois parler du train Winnipeg—Armstrong lorsque je parle du train 145, mais je parle également d'un train qu'on appelle le spécial des campeurs qui dessert la région pendant l'été; c'est de ce train particulièrement dont je parle lorsque je dis que des gens se voient tassés dans le compartiment à bagages. Il semblerait s'agir d'un train dont une politique délibérée de VIA semble décourager l'usage. On a coupé l'air climatisé. On entasse les gens comme du bétail dans le wagon à bagages et il n'y a aucun air climatisé dans les wagons voyageurs.

Le président: Monsieur Blaikie, je vais vous demander de mettre fin à vos questions car nous en sommes au bout du rouleau, façon de parler.

M. Blaikie: Je vais donc terminer en disant au ministre que quel que soit notre désaccord pour la politique générale, il y a des endroits dans le réseau où même votre raisonnement pour l'élimination de trains n'est vraiment pas logique: c'est-à-dire, les gens ne s'en servent pas. Je vous demande donc de demander aux responsables d'examiner ces statistiques car vous constaterez qu'on élimine des trains qui sont bondés ou alors on en décourage l'utilisation.

M. Pepin: Je vais mieux me renseigner car c'est là la question la plus intrigante qu'on m'ai posée. Le train Winnipeg—Armstrong qu'on a éliminé affichait un pourcentage revenu-coût de .02, c'est-à-dire 2c. sur le dollar et le facteur d'utilisation était de 2 p. 100, et donc il ne peut pas s'agir du même train. Ce train détenait le record. Le Winnipeg—Armstrong coûtait \$8.75 par passager-mille au gouvernement. Il ne peut donc s'agir du même train. Mettons donc la question de côté, et je reprendrai le sujet avec vous lorsque j'aurai plus de renseignements.

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Puis-je demander à M. Blaikie s'il parle du train Winnipeg—Farlane, celui que nous appelons le spécial des campeurs?

M. Blaikie: C'est celui dont je parlais. Lorsque j'en ai d'abord parlé, en réalité, je confondais deux trains en un seul et je dois avouer que...

M. Giroux: Très bien, vous vous intéressez donc au sort des trains 148 et 149?

M. Blaikie: Les trains 144 et 145 m'intéressent également, mais le spécial des campeurs est le train où l'on entasse les gens dans le compartiment à bagages.

Le président: Monsieur Blaikie, le ministre vous obtiendra une réponse. Il nous faut lever la séance.

M. Pepin: Cela n'est peut-être pas très pertinent, puisque celui dont vous parlez, le spécial des campeurs n'a pas été éliminé.

M. Blaikie: Je sais que le spécial des campeurs n'a pas été éliminé, mais on tente de le faire à chaque année, et on agit de sorte à décourager son utilisation par le public.

[Text]

The Chairman: I am sorry. We are going to have to adjourn our meeting because this room has been booked.

Mr. Forrestall: A brief point of order.

The Chairman: A brief point of order, yes.

Mr. Forrestall: I wonder, Mr. Chairman, if you could indicate whether there is any possibility, under any reference or any other guise, of having the minister return? There are many areas which members would like to have touched upon today, not the least of which was the Crowsnest Pass. Mr. Mayer had some interest in that. There are a lot of questions that we would like to pursue. Can you give us any help?

The Chairman: I shall explore that possibility with the subcommittee and with the minister's office. However, early in the new year, we will have the main estimates before us at the usual time. Under Vote 1 we can range rather far afield. So that I am sure, within the next three months at least . . . But I know some members want to ask questions before that, and all I can do is explore the option because, as you know, we cannot function without a reference. Mr. Mayer.

• 1805

Mr. Mayer: If I could amplify what Mr. Forrestall has said, the Department of Transport is an extremely large department, and it covers areas right across the country. Surely we can expect to have the minister here for more than one meeting of a whole fall session of Parliament. This is the first time the minister has been before the committee since we came back in October.

The Chairman: With respect, it is not the minister's fault. It is the only time he was asked to come, and he came. I am not attaching fault to anybody. It was basically a matter of members' schedules this fall. We were late getting the committee going. I may have to bear some of the responsibility for that, but we cannot put it on the minister. Thank you, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Could you ask him to come back before Christmas?

The Chairman: If we have a reference. We lose this reference a week from today, however. No, we lose this reference three days before, so we lose it on Monday or Tuesday. Monday would be the last reporting day.

Before terminating the meeting, I do want to thank the minister and his officials for their attendance today. We look forward to having you back again. I am sure you have heard the message loud and clear. Many people are not happy about losing train service, Mr. Minister. I am sure I express the view of the committee that rail passenger service in this country will indeed be alive and well for a long time to come. Thank you very much, sir.

[Translation]

Le président: Je regrette. Il nous faut lever notre séance puisque cette salle a déjà été réservée.

M. Forrestall: J'invoque brièvement le Règlement.

Le président: Un bref rappel au Règlement, oui.

M. Forrestall: Je me demande, monsieur le président, pourriez-vous nous dire s'il y a la moindre chance, en vertu d'un quelconque ordre de renvoi ou tout autre moyen de demander au ministre de revenir? Les membres du Comité auraient aimé aujourd'hui aborder de nombreux sujets, dont la Passe du Nid-de-Corbeau n'est pas le moindre. M. Mayer s'y intéresse. Nous aimerions donner suite à un grand nombre de questions. Pouvez-vous nous aider?

Le président: Je vais étudier cette possibilité avec le sous-comité et avec le bureau du ministre. Toutefois, au début de l'année prochaine, nous serons saisis du budget principal des dépenses à l'époque habituelle. Lors de l'étude du crédit 1, nous pouvons englober toute une gamme de sujets. Je suis donc persuadé, qu'au cours des trois prochains mois au moins . . . néanmoins, je sais que certains députés aimeraient poser des questions auparavant, et tout ce que je peux faire c'est examiner cette option, car comme vous le savez, nous ne pouvons pas travailler sans ordre de renvoi. Monsieur Mayer.

M. Mayer: Permettez-moi d'ajouter à ce qu'a dit M. Forrestall, le ministère des Transports est un ministère extrêmement vaste, dont les responsabilités s'étendent à travers tout le pays. Nous devrions certainement pouvoir nous attendre à ce que le ministre assiste à plus d'une réunion dans toute la session automnale du Parlement. Mais c'est la première comparution du ministre devant le comité depuis la rentrée d'octobre.

Le président: Permettez-moi de vous faire respectueusement remarquer que le ministre n'y est pour rien. C'est la seule fois qu'on lui a demandé de comparaître, et il est venu. Je ne blâme personne. Au fond, c'est à cause de l'horaire des députés cet automne. Le comité s'est mis en marche assez tard. Je dois peut-être en assumer une certaine responsabilité, mais nous ne pouvons certainement pas en blâmer le ministre. Merci, monsieur Mayer.

M. Mayer: Pouvez-vous lui demander de revenir avant Noël?

Le président: Si nous avons un ordre de renvoi. Dans exactement une semaine à compter d'aujourd'hui, cependant, nous perdons notre présent ordre de renvoi. Pardon, nous perdons le présent ordre de renvoi trois jours plus tôt, donc lundi ou mardi. Le dernier jour pour faire rapport à la Chambre, c'est lundi.

Avant de mettre fin à la réunion, je tiens à remercier le ministre et ses collaborateurs de leur présence aujourd'hui. Nous serons heureux de vous accueillir à nouveau. Nombreux sont ceux qui ne sont pas heureux de perdre leurs services ferroviaires, monsieur le ministre. Je suis persuadé d'exprimer l'opinion du présent comité en souhaitant que le service passager dans ce pays soit vivant et prospère pendant encore longtemps. Merci beaucoup, monsieur.

[Texte]

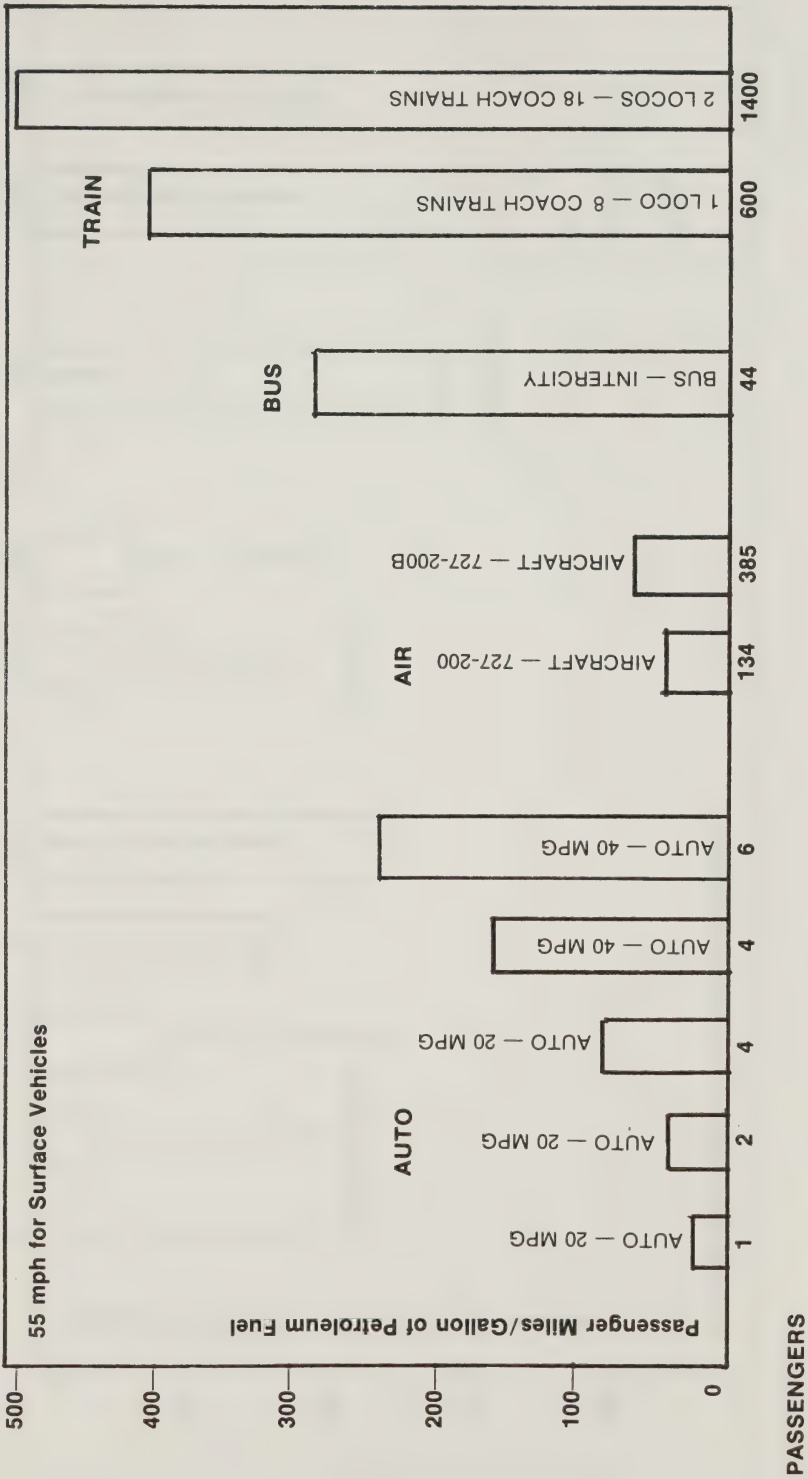
Thank you members of the committee. The meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Traduction]

Je remercie les membres du comité. La séance est levée jusqu'à nouvel ordre.

APPENDIX "TRPT-20"

RELATIVE FUEL EFFICIENCY
(FULLY LOADED PASSENGER VEHICLES, IN PASSENGER-MILES/GALLON OF FUEL CONSUMED)

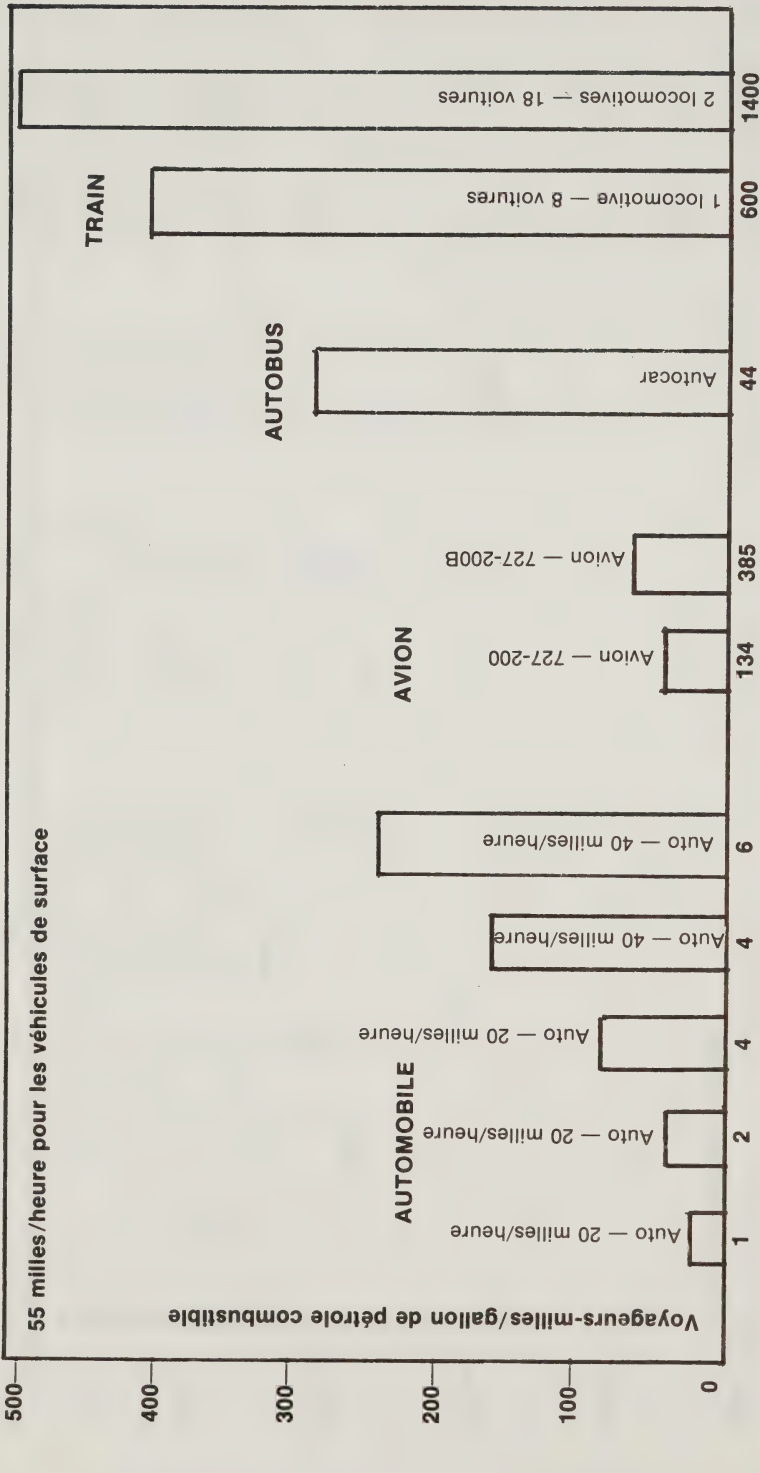


SOURCE: From an article entitled "On the Wrong Track" by Vancouver lawyer, Mr. Blair Bai
(Original source can be verified upon request)

Canadian Transportation Statistics (1979, 1980)	Passenger Cars	15-60	Pass-Miles Gallon	Highway Buses	140-170	Pass-Miles Gallon
	Airlines Average	28	Pass-Miles Gallon	Pass. Trains	120-250	Pass-Miles Gallon

APPENDICE «TRPT-20»

CONSOMMATION RELATIVE DE CARBURANT
(VÉHICULES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS, UTILISÉS AU MAXIMUM, EN VOYAGEURS-MILLES/GALLON
DE COMBUSTIBLE CONSOMMÉ)



SOURCE: Article intitulé «On the Wrong Track», M. Blair Bai, avocat à Vancouver. L'original peut être vérifié sur demande).

Statistiques sur le transport au Canada (1979-1980)	Voitures de tourisme	15-60	voyageurs-milles gallon	Autocars	140-170	voyageurs-milles gallon
	Compagnies aériennes	28	voyageurs-milles gallon	Trains de voyageurs	120-250	voyageurs-milles gallon



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

At 9:30 a.m. and 11:00 a.m.

From the Department of Transport:

Mr. Arthur Kroeger, Deputy Minister;
Mr. Robert Giroux, Administrator, Canadian Surface
Transportation Administration;
Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Marine
Transportation Administration
Mr. Ken Henderson, Director General, Railway Transporta-
tion.

From the National Harbours Board:

Mr. Pierre Franche, Chairman.

At 3:30 p.m.

From the Department of Transport:

Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Marine
Transportation Administration
Mr. Robert Giroux, Administrator, Canadian Surface
Transportation Administration.

From the National Harbours Board:

Mr. Pierre Franche, Chairman.

A 9h 30 et 11 heures du matin

Du ministère des Transports:

M. Arthur Kroeger, sous-ministre;
M. Robert Giroux, administrateur, Administration cana-
dienne du transport de surface;
M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration cana-
dienne du transport maritime;
M. Ken Henderson, directeur général, Transports ferroviai-
res.

Du Conseil des ports nationaux:

M. Pierre Franche, président.

A 3h 30 de l'après-midi

Du ministère des Transports:

M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration cana-
dienne du transport maritime;
M. Robert Giroux, administrateur, Administration cana-
dienne du transport de surface.

Du Conseil des ports nationaux:

M. Pierre Franche, président.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 39

Tuesday, December 15, 1981

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 39

Le mardi 15 décembre 1981

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Order of Reference relating to federal transportation
policies and programs within Central Canada

INCLUDING:

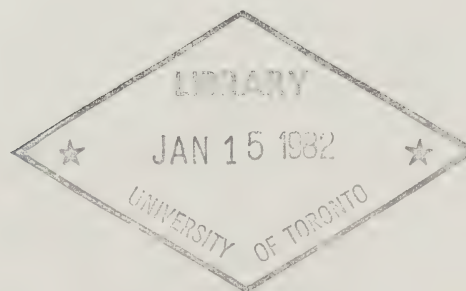
The Seventh Report to the House

CONCERNANT:

Ordre de renvoi concernant les politiques et programmes
fédéraux des transports dans le Canada

Y COMPRIS:

Le septième Rapport à la Chambre



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: André Maltais

Benjamin	Dionne (<i>Chicoutimi</i>)
Bockstael	Fisher
Campbell (<i>LaSalle</i>)	Forrestall
Corbin	Heap
Deniger	Massé

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: André Maltais

Messrs. — Messieurs

Mayer	Oberle
McCain	Reid (<i>St. Catharines</i>)
McRae	Scott (<i>Hamilton-</i> <i>Wentworth</i>)
Nowlan	Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, December 7, 1981:

Mr. Skelly replaced Mr. Blaikie.

On Monday, December 14, 1981:

Mr. Reid (*St. Catharines*) replaced Mr. Siddon.

On Tuesday, December 15, 1981:

Mr. Heap replaced Mr. Skelly;

Mr. Massé replaced Mr. Dion (*Portneuf*).

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 7 décembre 1981:

M. Skelly remplace M. Blaikie.

Le lundi 14 décembre 1981:

M. Reid (*St. Catharines*) remplace M. Siddon.

Le mardi 15 décembre 1981:

M. Heap remplace M. Skelly;

M. Massé remplace M. Dion (*Portneuf*).

REPORT TO THE HOUSE

Thursday, December 17, 1981

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

SEVENTH REPORT

1. In accordance with its Order of Reference, dated June 30, 1981, the Standing Committee on Transport travelled to the Provinces of Quebec and Ontario to examine and report on federal transportation policies and programs in Central Canada.

2. The following is a Table of Contents for this report:

SECTION	CONTENTS	PARAGRAPHS
I	Introduction	3 and 4
II	SURFACE TRANSPORTATION.....	5 to 18
	Analysis of Testimony.....	5 to 17
	Recommendations.....	18
III	AIR TRANSPORTATION	19 to 31
	Analysis of Testimony	19 to 30
	Recommendations.....	31
IV	MARINE TRANSPORTATION.....	32 to 38
	Analysis of Testimony	32 to 37
	Recommendations.....	38
V	List of witnesses, Officials of of the Department of Transport, Private Organizations and Crown Corporations who appeared and briefed the Committee.....	APPENDIX

I—INTRODUCTION

3. In carrying out its mandate, the Transport Committee toured the Province of Quebec from August 30 to September 5, 1981 and visited Mirabel, Chicoutimi, Sept-Îles, Quebec City and Montreal. From September 20 to 26, 1981, the Committee completed its travel by visiting Timmins, Thunder Bay, Toronto, St. Catharines and Mount Hope in the Province of Ontario. During the Committee's investigations, no recorded evidence was taken. However, the evidence provided and the briefing sessions revealed a number of concerns and problems with transportation in Central Canada. These are dealt with in this report under three major subject headings—surface, air and marine.

4. The Committee expresses its appreciation to all those who appeared to give testimony or briefed the Committee.

II—SURFACE TRANSPORTATION

Analysis of Testimony

5. *Via Rail*—Throughout its investigations, two recurrent themes were voiced before the Committee. These were, first, that the recent VIA Rail passenger service cutbacks in Central Canada should not take place and, second, that the relationship between VIA Rail and the Canadian National Railways (CNR) and CP Rail (CPR) must be altered. In the case of

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le jeudi 17 décembre

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

SEPTIÈME RAPPORT

1. Conformément à son Ordre de renvoi du 30 juin 1981, le Comité permanent des transports s'est déplacé au Québec et en Ontario pour faire une étude des politiques et programmes fédéraux de transport dans le Canada central et en faire rapport.

2. Voici la table des matières de ce rapport:

SECTION	TITRE	PARAGRAPHES
I	Introduction	3 et 4
II	TRANSPORT DE SURFACE.....	5 à 18
	Analyse des témoignages	5 à 17
	Recommandations	18
III	TRANSPORT AÉRIEN	19 à 31
	Analyse des témoignages	19 à 30
	Recommandations	31
IV	TRANSPORT MARITIME	32 à 38
	Analyse des témoignages	32 à 37
	Recommandations	38
V	Liste des témoins, fonctionnaires du ministère des Transports, organismes privés et sociétés d'État qui ont témoigné devant le Comité et lui ont remis des mémoires.....	ANNEXE

I—INTRODUCTION

3. Dans le cadre de son mandat, le Comité des transports a effectué une tournée dans le Québec, du 30 août au 5 septembre 1981, et s'est rendu à Mirabel, Chicoutimi, Sept-Îles, Québec et Montréal. Du 20 au 26 septembre 1981, le Comité a terminé sa tournée par une visite en Ontario, à Timmins, Thunder Bay, Toronto, St. Catharines et Mount Hope. Aucun témoignage n'a été enregistré au cours des séances du Comité. Cependant, les témoignages et les mémoires ont révélé un certain nombre de préoccupations et de problèmes en ce qui a trait au transport dans le centre du Canada. Ces questions sont regroupées dans le présent rapport en trois grands chapitres: le transport de surface, le transport aérien et le transport maritime.

4. Le Comité remercie tous ceux qui lui ont présenté des témoignages ou des mémoires.

II—TRANSPORT DE SURFACE

Analyse des témoignages

5. *Via Rail*—Parmi tous les témoignages entendus par le Comité, deux sujets sont revenus sans cesse: d'une part, une opposition au retrait récent de certains services voyageurs de VIA Rail dans le centre du pays et d'autre part, la nécessité de modifier les rapports de VIA Rail avec le Canadien National (CN) et le Canadien Pacifique (CP). Dans le premier cas, le

passenger service cuts, the Minister of Transport announced this past July that a 19% reduction in VIA Rail's total route kilometres would take place on November 15, 1981. This reduction was made in order to reduce the operating subsidy of the Government of Canada (hereinafter referred to as the Government) to VIA Rail by \$100 million. Of the 13 routes affected other than the transcontinental slated for discontinuance, nine are located in Central Canada. In response to these announced cuts, witnesses in Chicoutimi, Montreal, Timmins and Toronto stated that because rail was energy-efficient and VIA Rail was showing an increase in ridership, every effort should be made to encourage this mode rather than do away with it. It was also pointed out that all other transport modes were subsidized in one form or another and if VIA Rail can transport people efficiently, it should merit increased federal funding, not cuts in service.

6. In relation to the VIA Rail cuts, specific mention was made of the commuter service between Toronto and Peterborough on the Toronto-Peterborough-Havelock Line which is scheduled to be discontinued in 1982. Witnesses before the Committee stated that based on their own surveys of ridership, the approximate rate of use on this line is distinctly higher than was stated by VIA Rail and that only one-third of the riders are actually commuters. They argue therefore that since ridership is high (average occupancy is 47%) and the service is not basically for commuters, it should not be ended.

7. The question of VIA Rail's relationship to the CNR and CPR is based on a contractual arrangement with these two railroads. VIA Rail has a contract with the railways for the use of their facilities based on Costing Order R-6313. Under this arrangement, the railways bill VIA Rail monthly using estimated costs and within three months they present VIA Rail with a bill for the actual costs and the necessary payment adjustment is made. In addition, at the end of each year the railways submit an annual invoice or "thirteenth" bill to reflect the actual costs for the year. Once the Canadian Transport Commission (CTC) has verified the railways' actual costs this can result in an adjustment either way in VIA Rail's total payments to the railways.

8. As was noted by VIA Rail at its meeting with the Committee, the problem with this system is that VIA Rail does not have access to the unit cost data used by the railways in billing for the use of their facilities. Only the Minister of Transport and the CTC have access to these data. Therefore, VIA Rail is not able to determine whether or not it is being overcharged for the use of CNR and CPR facilities. The CNR stated before the Committee that it was supplying some costing data to VIA Rail and that it would refund over-payments to VIA Rail if a CTC audit shows they were overcharged for facilities. One major problem is that the CTC is behind in its auditing of the railways' invoices and, therefore, VIA Rail is unable to have a current accounting of how much, if anything, they owe the railroads. This makes it very difficult for VIA

ministre des Transports a annoncé en juillet dernier qu'une réduction de 19% des services offerts par VIA Rail aurait lieu à compter du 15 novembre 1981. Cette réduction a été faite afin de diminuer de \$100 millions la subvention à l'exploitation que le gouvernement du Canada (désigné ci-après sous le nom de «gouvernement») verse à cette société. Sur les treize itinéraires touchés, à l'exception du transcontinental qui doit être supprimé, neuf se trouvent dans le centre du Canada. Pour répondre à ces projets de retrait de services, les témoins qui ont comparu à Chicoutimi, Montréal, Timmins et Toronto ont signalé qu'il vaudrait mieux encourager ce mode de transport que le supprimer étant donné que VIA Rail attire une clientèle croissante et que le chemin de fer est un moyen de transport assez économique du point de vue énergétique. Ils ont également rappelé que tous les autres modes de transport étaient subventionnés d'une façon ou d'une autre et que si VIA Rail pouvait assurer un service voyageurs rentable, le gouvernement devrait la subventionner davantage au lieu de supprimer certaines lignes.

6. A ce sujet encore, il a été question plus précisément du train de banlieue entre Toronto et Peterborough, sur la ligne Toronto-Peterborough-Havelock, qui doit être supprimé en 1982. D'après les témoins qui ont comparu devant le Comité, les sondages effectués sur le nombre de voyageurs qui utilisent ce service révèlent que le coefficient d'utilisation approximatif est nettement supérieur à celui annoncé par VIA Rail et qu'un tiers seulement des voyageurs sont effectivement des usagers réguliers. Ils prétendent donc, comme la clientèle est importante (utilisation de 47% en moyenne) et que le service n'est pas réservé aux banlieusards, qu'il ne faut pas le supprimer.

7. Quant aux rapports de VIA Rail avec le CN et le CP, ils sont fondés sur l'entente contractuelle liant cette société aux deux compagnies ferroviaires, au sujet de l'utilisation de leurs installations conformément à l'ordonnance R-6313 concernant les frais. Aux termes de cette entente, les chemins de fer présentent une facture mensuelle à VIA Rail selon une estimation des coûts et, dans les trois mois qui suivent, une facture définitive établie en fonction des coûts réels subis; on procède alors aux ajustements nécessaires. En outre, à la fin de chaque année, les compagnies de chemins de fer envoient une «treizième» facture qui tient compte des coûts réels enregistrés pendant l'année. Lorsque la Commission canadienne des transports a procédé aux vérifications nécessaires, la société VIA Rail paye ce qu'elle doit aux compagnies de chemins de fer ou vice versa.

8. Comme l'ont fait remarquer les représentants de VIA Rail qui ont comparu devant le Comité, le problème découle de ce que la société n'a pas accès aux données sur les coûts unitaires utilisées par les chemins de fer pour lui facturer l'utilisation de leurs installations. Seuls le ministre des Transports et la Commission canadienne des transports peuvent consulter ces données. Par conséquent, VIA Rail n'est pas en mesure de déterminer si le CN et le CP ne majorent pas indûment le coût d'utilisation de leurs installations. Les cadres du CN ont déclaré au Comité qu'ils fournissaient effectivement des données concernant les coûts à la société VIA Rail, et que le Canadien National rembourserait cette dernière si, après vérification par la Commission canadienne des transports, il était établi qu'on avait indûment majoré la facture

Rail to plan for the future in an orderly manner. The solution, VIA Rail believes, is to allow it to negotiate fixed priced service contracts with the CNR and CP Rail, based on unit cost.

9. The problem of adding additional passenger trains to the existing system was viewed with concern by VIA Rail. Via Rail stated that this was difficult to accomplish because they must pay the costs under R-6313 plus 35% for overhead and profit. This makes it expensive to increase passenger rail capacity.

10. Another important point raised by VIA Rail was the fact that they should have their own legislation so that the company can operate within a legislative framework allowing it to have a degree of independence from the Government and the other railways. A VIA Rail Canada Act should be established to organize VIA Rail as a Crown Corporation similar to Air Canada. VIA Rail's powers and mandate would be fully defined and should include the power to borrow funds, to enter into contract service agreements with the CNR and CPR, to enter into agreements with other transport modes, and to establish with the Government what the basic rail network should be.

11. *Railroads*—Numerous other concerns were cited at Chicoutimi and Timmins as to why ridership had declined in lesser populated regions in Quebec and Ontario. These included poor equipment, slow train speeds, poor scheduling of trains, freight trains having priority over passenger trains, and inadequate station facilities. It was felt that with the adoption of better equipment such as the new Light Rapid Comfortable trains (LRCs), especially on non-corridor rail routes, proper scheduling and increased speeds, and electrified rail, people could be attracted to the train. In this regard, it was suggested by Bombardier Limited that the development of a national policy on mass transportation should include a demonstration project in the Quebec City-Windsor corridor. This undertaking should demonstrate the use of Canadian technology in this field, and would aid not only in marketing the Canadian product but also in enhancing our rail passenger system.

12. The CNR noted in its briefing that it would have increasing difficulty in raising capital to expand its rail capacity west of Thunder Bay especially if the Crowsnest Pass Rate issue was not remedied. Capacity limitations are expected to be felt in the rail system by the mid-1980s. At that time, without increased capacity, rail users would be first faced with a slowdown of the whole rail system and after that some form of traffic rationing would have to be implemented.

présentée à VIA Rail. Un problème important se pose toutefois, du fait que la Commission canadienne des transports n'est pas à jour dans ses vérifications; par conséquent, VIA Rail ne peut pas obtenir un compte précis de ce qu'elle doit, le cas échéant, aux compagnies de chemins de fer. Il lui est donc très difficile de planifier ses activités futures de façon méthodique. D'après les cadres de VIA Rail, la société devrait pouvoir négocier des contrats à prix fixe avec le CN et le CP, en fonction des coûts unitaires.

9. Les représentants de VIA Rail ont soulevé le problème que pose l'addition de trains de voyageurs au réseau actuel; c'est un objectif difficile à atteindre, selon eux, parce qu'en plus des frais déterminés selon l'ordonnance R-6313, VIA Rail doit déboursier 35% pour ses frais d'administration et ses profits. Il serait donc coûteux d'augmenter le nombre de trains de voyageurs.

10. Autre point important soulevé par les cadres de la société VIA Rail: celle-ci devrait être régie par une loi distincte afin d'être exploitée dans un cadre législatif qui lui assure une certaine indépendance par rapport au gouvernement et aux autres compagnies de chemins de fer. Il faudrait adopter une Loi sur la société VIA Rail Canada en vue de constituer VIA Rail en société de la Couronne, à l'instar d'Air Canada. Cette loi définirait de façon précise les pouvoirs et le mandat de la société VIA Rail et devrait lui accorder notamment l'autorisation d'emprunter, de conclure des contrats d'exploitation avec le CN et le CP et des ententes avec les autres modes de transport, et enfin de déterminer conjointement avec le gouvernement les objectifs fondamentaux d'un réseau ferroviaire.

11. *Les chemins de fer*—Lors des audiences tenues à Chicoutimi et à Timmins, les témoins ont fait état de nombreux autres problèmes justifiant la diminution du nombre d'utilisateurs des services voyageurs dans les régions les moins peuplées du Québec et de l'Ontario, notamment la médiocrité du matériel, la lenteur des trains, les horaires peu commodes, le fait que les trains de marchandises ont la priorité sur les trains de voyageurs et la nécessité d'améliorer les gares. D'après les témoins, il faudrait moderniser les chemins de fer grâce à la mise en place du nouveau matériel LRC, (léger, rapide, confortable), notamment sur les itinéraires en dehors des corridors, établir de meilleurs horaires, accroître la vitesse des trains et électrifier les chemins de fer de façon à attirer les gens vers ce mode de transport. À ce sujet, les représentants de la société Bombardier ont indiqué que la politique nationale de transports publics devrait inclure un projet-pilote dans le corridor Québec-Windsor, ce qui permettrait non seulement de faire connaître les possibilités des techniques canadiennes dans le domaine et de commercialiser les produits canadiens, mais aussi d'améliorer notre service ferroviaire pour voyageurs.

12. Dans leur mémoire, les cadres du CN ont signalé qu'ils auraient de plus en plus de difficulté à trouver les capitaux nécessaires à l'expansion des installations ferroviaires du Canadien National à l'ouest de Thunder Bay, surtout si l'on ne résolvait pas la question du tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Le réseau ferroviaire va vraisemblablement atteindre sa pleine capacité d'ici le milieu des années 80. À ce moment-là, à défaut d'une expansion des installations, les utilisateurs des chemins de fer assisteront dans un premier temps à un ralentis-

13. The problems of rail line relocation, rationalization and the removal of level crossings were cited in Thunder Bay, Chicoutimi and Toronto as needing increased funding and study in order to improve the transportation flow and safety within urban areas. It was noted that the Federal Urban Transportation Assistance Program (UTAP) introduced in 1977 to fund such ventures is scheduled to end in 1982 with a possible extension to 1983, but with no increase in program funding. Indeed, supplementary estimates C 1980/81 reduced or deferred funding for urban transport for that fiscal year by \$18,468,998. In a similar vein, the enforcement of regulations regarding the transportation of dangerous goods was questioned by some witnesses. They felt that, unless better inspection procedures are established, communities will not be protected adequately from trains carrying dangerous goods.

14. *Urban Transportation*—While urban transportation is not strictly a federal responsibility, a number of points were raised in this area especially at the hearings in Toronto. These included the fact that private automobiles consume a large amount of energy, thereby putting a severe strain on Canada's energy reserves. In addition, municipalities experience difficulties in negotiating with the railways for the joint use of railway rights-of-way for rapid transit lines, making it difficult to expand public transit and to provide efficient systems to move people in and out of the cities. It was also noted in the hearings that the Government needed to play a larger role in developing transit systems for the disabled. In particular, it could assist in developing vehicles, inter-provincial transport requirements, computer aids, and a national data bank for consistent, quantitative information on the transit needs of the disabled.

15. *Bus*—Presentations to the Committee by one bus company stressed the fact that buses, in terms of BTUs per-seat mile, were the most energy-efficient transportation mode for moving people. It was also suggested by one bus company that a Surface Transportation Advisory Board be created with representatives from the various transport modes and government to discuss transportation developments; this Board would assist the industry to better coordinate its efforts in providing efficient passenger transportation.

16. Another point of concern refers to the fact that other modes of transport, especially VIA Rail, are heavily subsidized by the Government while intercity buses must provide services with no direct subsidies. Bus companies maintain that they pay for highway use through licencing fees and fuel taxes. Because of the federal subsidies, the bus companies believe that VIA Rail is able to establish a fare structure not based on commercial viability but rather on the ability to attract passengers.

sement de l'ensemble du système de transport par rail; ensuite, il faudra imposer une forme quelconque de rationnement du transport.

13. Les témoins entendus à Thunder Bay, Chicoutimi et Toronto ont mentionné les problèmes du déplacement des voies ferrées, de leur rationalisation et de la suppression des passages à niveau, domaine où un financement supplémentaire et des études s'imposent en vue d'améliorer la circulation et la sécurité dans les zones urbaines. On a souligné que le Programme fédéral d'aide au transport urbain, (PATU) créé en 1977 pour financer les initiatives de ce genre, doit se terminer en 1982; il est possible qu'il soit prolongé jusqu'en 1983, mais les fonds alloués au programme ne seront pas accrus. En fait, dans le budget supplémentaire C de 1980/1981, les fonds alloués au transport urbain pour cette année financière ont été suspendus ou réduits de \$18 468 998. Dans le même ordre d'idées, certains témoins se sont demandé si les règlements concernant le transport de produits dangereux étaient réellement mis en vigueur. A leur avis, en l'absence de meilleures méthodes d'inspection, les localités ne jouiront pas d'une protection suffisante contre les trains qui transportent des marchandises dangereuses.

14. *Transport urbain*—Même si le transport urbain ne relève pas exactement de la compétence fédérale, un certain nombre de questions ont été soulevées à ce sujet, notamment lors des audiences de Toronto. Il a été question notamment des énormes quantités d'énergie que consomment les voitures particulières, ce qui grève fortement les réserves énergétiques du Canada. En outre, les municipalités ont de la difficulté à négocier avec les chemins de fer en vue d'utiliser conjointement les emprises des voies ferrées pour des voies de transport urbain rapide, ce qui entrave l'expansion des transports en commun et la mise en place de réseaux efficaces de transport de personnes vers les villes et à partir de celles-ci. Certains témoins ont fait remarquer également que le gouvernement devait participer davantage à la mise sur pied de systèmes de transport urbain à l'intention des invalides. Il pourrait notamment financer la mise au point de véhicules spéciaux, les besoins interprovinciaux en matière de transport, le matériel informatisé, ainsi qu'une banque nationale de données en vue de disposer d'informations quantitatives logiques relatives aux besoins des invalides en matière de transport urbain.

15. *Services d'autobus*—Les représentants d'une compagnie d'autobus, qui ont témoigné devant le Comité, ont fait valoir que l'autobus est le mode de transport le plus économique en termes de consommation de carburant par voyageur-kilomètre. Les représentants d'une compagnie ont par ailleurs suggéré la création d'un Conseil consultatif des transports de surface, composé de représentants du gouvernement et des divers modes de transport; ce Conseil aiderait l'industrie à coordonner ses efforts pour assurer un service voyageurs efficace.

16. On a également fait valoir que d'autres modes de transport, notamment VIA Rail, sont fortement subventionnés par le gouvernement, tandis que les services d'autobus interurbains doivent fonctionner sans aucune subvention directe. D'après leurs représentants, les compagnies payent une sorte de droit d'utilisation des routes, sous forme de frais d'immatriculation et de taxes sur le carburant. En raison des subventions fédérales, les sociétés d'autobus estiment que VIA Rail est en

Therefore, VIA Rail stresses promotional, package tour, and discount fares. As a result, the bus companies believe that they are at a disadvantage in trying to compete with VIA Rail on intercity routes in the Quebec City-Windsor Corridor and will eventually lose a significant portion of this market to rail if the subsidy situation is not altered.

17. *Trucking*—Trucking plays a vital transportation role in Central Canada, especially in the remote regions, but it is subject to some constraints that limit its effectiveness. Witnesses at Chicoutimi stated that in their region, trucking costs tend to be higher than in southern Canada because trucks must have larger motors to negotiate steeper grades and to travel longer distances to markets; these factors result in higher fuel consumption. They also noted that the deregulation of U.S. trucking might be adversely affecting local trucking companies when they try to compete with their U.S. counterparts. In addition, in areas which are highly dependent on trucking (e.g., northern Ontario), the lack of interprovincial standardization for licences, and loads and sizes of vehicles leads to increased costs to the operator for regulatory compliance. These costs are eventually passed on to the consumers. Savings could be realized if this situation was altered.

SURFACE TRANSPORTATION RECOMMENDATIONS

18. Your Committee submits the following recommendations for the Government's consideration:

(a) The Government establish a comprehensive VIA Rail Canada Act during the next session of Parliament.

(b) In the interim, VIA Rail be authorized to negotiate agreed unit price contracts with the CNR and CPR for the use of their crews, equipment and facilities. (See the Transport Committee's Fifth Report to Parliament on April 9, 1981.)

(c) The CTC be directed to become and remain current with its audits of the bills the CNR and CPR present to VIA Rail for the use of their facilities.

(d) There be a moratorium on VIA Rail Service cutbacks until an analysis of all possible alternatives to these cuts is examined by the Government. Such items as fare increases, paying the railways short-term avoidable instead of long-term avoidable costs, using new equipment that is less costly to operate, provincial aid and consultation on passenger services, and negotiations with labour regarding service improvements must be examined before any decision is taken to curtail VIA Rail services.

mesure d'établir un barème de prix non pas en fonction de la viabilité commerciale du service, mais plutôt de son aptitude à attirer la clientèle. Par conséquent, VIA Rail met fortement l'accent sur les tarifs publicitaires, les voyages organisés et les tarifs réduits. De ce fait, les compagnies d'autobus estiment être défavorisées par rapport à VIA Rail dans la concurrence qui s'exerce sur les trajets interurbains dans le corridor Québec-Windsor et craignent de perdre une importante partie de ce marché au profit du chemin de fer, s'il n'y a pas de changement au niveau des subventions.

17. *Camionnage*—Le camionnage joue un rôle essentiel dans le domaine du transport dans le Canada central, en particulier dans les régions éloignées, mais il est soumis à certaines contraintes qui limitent son efficacité. Selon les témoins de Chicoutimi, le camionnage coûte plus cher dans cette région que dans le sud du Canada en raison de la raideur des pentes et des grandes distances à parcourir pour atteindre les marchés, ce qui nécessite des camions plus puissants et entraîne une plus grande consommation de carburant. Les témoins ont également souligné que la déréglementation sur le camionnage aux États-Unis nuit probablement aux entreprises locales qui tentent de faire concurrence aux compagnies américaines. En outre, dans les régions essentiellement tributaires du camionnage (comme le nord de l'Ontario), il en coûte plus cher à l'exploitant d'un tel service pour se conformer aux règlements, du fait qu'il n'existe aucune normalisation entre les provinces en matière de permis, de chargement et de dimensions des véhicules. En dernier ressort, ce sont les consommateurs qui en font les frais. On pourrait réaliser des économies en modifiant la situation dans ce domaine.

RECOMMANDATIONS SUR LE TRANSPORT DE SURFACE

18. Votre Comité soumet les recommandations suivantes à l'attention du gouvernement:

a) Que le gouvernement élabore une Loi sur VIA Rail Canada au cours de la prochaine session du Parlement, pour en définir tous les aspects.

b) En attendant, comme le stipulait le cinquième rapport présenté au Parlement par le Comité des transports, le 9 avril 1981, que VIA Rail puisse négocier des contrats à prix unitaire avec le CN et le CP pour l'utilisation de leur personnel, de leur équipement et de leurs installations.

c) Que la Commission canadienne des transports soit chargée de mettre à jour et de vérifier régulièrement les factures que le CN et le CP soumettent à VIA Rail pour l'utilisation de leurs installations.

d) Que l'on suspende toute décision sur le retrait de certains services de VIA Rail jusqu'à ce que le gouvernement ait examiné en détail toutes les autres solutions possibles. Il pourrait notamment tenir compte de questions comme les majorations de tarifs, le paiement aux compagnies ferroviaires des coûts évitables à court terme plutôt qu'à long terme, l'utilisation d'équipement nouveau moins dispendieux, l'aide provinciale, la consultation concernant les services voyageurs et, enfin, les négociations avec les syndicats au sujet de l'amélioration des services, avant de prendre la décision de supprimer certains services de VIA Rail.

(e) VIA Rail, in cooperation with the CNR and CPR, undertake the upgrading of passenger services on non-corridor routes which includes reductions in travel time by introducing LRC equipment on these routes; better scheduling of trains to ensure convenient arrivals and departures at the major centres; improved rail routes by eliminating curves, slopes and level crossings to improve train speeds; improved railway stations; and the movement of people having priority in passenger train scheduling over freight trains.

(f) A national policy should be formulated with regard to the electrification of Canada's railways. (See the Transport Committee's Fifth Report to Parliament on April 9, 1981.)

(g) The Government continue to make funds available for railroad grade separation and rationalization.

(h) The Government and its agencies should assist other levels of government experiencing difficulties in negotiations with the railways for the joint use of rail rights-of-way for rapid transit lines.

(i) Stricter inspection procedures as recommended by Mr. Justice Grange be fully enforced by the CTC over railways carrying dangerous goods.

(j) In the absence of a prior independent authority responsible for the investigation of accidents involving all modes of transportation under the jurisdiction of the Government, an agency independent of the CTC be established to review and report upon all dangerous goods accidents, the effectiveness of current regulations and the ultimate control of the safe movement of dangerous goods.

(k) The Government undertake a thorough study and analysis of the total level of subsidies, direct and indirect, provided to each mode of transportation.

(l) The Government undertake a study and analysis of the energy efficiency of each transportation mode to determine their relative efficiencies.

(m) The effects of the U.S. deregulation of trucking be examined to see whether or not Canadian firms are being adversely affected by this policy.

(n) In order to avoid costly and inefficient interprovincial trucking practices, the Government should accelerate its role as a mediator to establish uniform provincial licensing policies and standards to deal with the problems of differing truckload limits, safety standards, and sales taxes on fuels.

(o) Benefits similar to those of the *Maritime Freight Rates Act* be extended to the North Shore of the St. Lawrence.

e) Que VIA Rail, en collaboration avec le CN et le CP, s'engage à moderniser les services voyageurs sur les itinéraires en dehors des corridors en y réduisant notamment la durée des trajets par la mise en place de matériel LRC; que les horaires des trains soient remaniés afin d'offrir des heures d'arrivée et de départ plus commodes dans les principaux centres; que les voies ferrées soient améliorées, par l'élimination des courbes, des pentes et des passages à niveau de manière à favoriser la vitesse; que les gares soient modernisées et que les trains de voyageurs aient priorité sur les trains de marchandises dans l'établissement des horaires des chemins de fer.

f) Comme le stipulait le cinquième rapport présenté au Parlement par le Comité des transports, le 9 avril 1981, qu'on formule une politique nationale concernant l'électrification des chemins de fer canadiens.

g) Que le gouvernement continue à financer de façon régulière l'étagement des voies et la rationalisation du réseau ferroviaire.

h) Que le gouvernement et ses organismes accordent leur aide aux autres niveaux d'administration qui éprouvent de la difficulté à négocier avec les sociétés ferroviaires en vue d'utiliser conjointement les emprises des voies ferrées pour des voies rapides de transport urbain.

i) Que la Commission canadienne des transports applique des règles plus strictes pour l'inspection des trains transportant des marchandises dangereuses, conformément aux recommandations du juge Grange.

j) En l'absence d'une autre autorité indépendante chargée d'étudier les accidents dans tous les secteurs du transport relevant de la compétence du gouvernement, que l'on envisage la création d'un organisme indépendant de la CTC, lequel serait chargé d'enquêter sur les accidents de véhicules transportant des marchandises dangereuses, en vue de déterminer si le règlement assure ou non un contrôle efficace dans ce domaine.

k) Que le gouvernement entreprenne une analyse approfondie du montant total des subventions, directes et indirectes, accordées à chaque moyen de transport.

l) Que le gouvernement entreprenne une étude sur la consommation d'énergie des différents moyens de transport afin de déterminer lequel est le plus rentable.

m) Que l'on étudie l'incidence de la déréglementation dans le domaine du camionnage aux États-Unis, afin de déterminer si cette politique nuit aux entreprises canadiennes.

n) Pour réduire le coût et accroître l'efficacité du camionnage interprovincial, que le gouvernement accentue son rôle de médiateur en amenant les provinces à uniformiser leurs politiques et leurs normes en matière d'immatriculation; cela permettrait de surmonter les problèmes que posent les limites de charge, les normes de sécurité et les taxes de vente sur le carburant, qui sont différentes d'une province à l'autre.

o) Que des avantages semblables à ceux que prévoit la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes soient accordés pour la rive nord du Saint-Laurent.

(p) Transportation authorities and companies, especially buses and railways, be encouraged to integrate intermodal facilities and scheduling where practical.

(q) The Government should take an active role in developing transit systems for the disabled including the establishment of a national data bank to gather information on the transportation needs of the disabled.

(r) The Government should invite suggestions for the creation of an advisory board on surface passenger transportation comprised of representatives of government, VIA Rail, the bus industry, and possibly such affected groups as consumers and labour, to provide a permanent forum for a coordinated and consultative approach to surface transportation planning.

p) Que les autorités compétentes et les sociétés de transport, notamment les sociétés d'autobus et de chemins de fer, soient encouragées, dans la mesure du possible, à créer des installations intermodales et à établir des horaires intégrés.

q) Que le gouvernement participe activement à la mise sur pied de systèmes de transport urbain pour invalides, et notamment à l'établissement d'une banque nationale de données destinée à recueillir des renseignements sur les besoins des invalides dans ce domaine.

r) Que le gouvernement demande des suggestions en vue de la création d'un Conseil consultatif des transports de surface des voyageurs, composé de représentants du gouvernement, de VIA Rail, des compagnies d'autobus, et peut-être de divers groupes intéressés comme les consommateurs et les syndicats; ce Conseil assurerait une coordination et une consultation permanentes pour la planification des transports de surface.

III—AIR TRANSPORTATION

Analysis of testimony

19. *Mirabel Airport*—Officials at Mirabel told the Committee that they believe its future potential lies in being the "Hub" airport for North American cargo services. They base this belief on the fact that Montreal lies at the centre of a series of great-circle routes linking northeastern North America with Europe, the Far East, South America and West Africa, resulting in cost savings in fuel; Mirabel has adequate facilities for cargo storage; there are good connections with a multi-modal distribution network; 24-hour-a-day airport operations; and the advantage of a two-year duty-free cargo zone at the airport.

20. The major concern dealt with in the Mirabel briefing was the future of passenger traffic at Mirabel and Dorval. Mirabel has not experienced passenger growth because of poor ground access to Montreal and a lack of connecting flights to Dorval and other airports. From the point of view of Mirabel's future, the best plan for flight distribution would see all commercial air traffic to Montreal transferred to Mirabel except for domestic flights to Toronto, Ottawa and destinations within the province of Quebec. This plan, however, conflicts with the wishes of current users of Dorval who prefer to maintain the status quo. Transport Canada is conducting further studies on this issue and the results are expected later this year.

21. Mirabel's land access problem was studied by Transport Canada. Both rail and bus systems were considered; the bus system being favoured because it was considerably less costly than rail. Here again, further studies are in progress by Transport Canada.

22. *Dorval Airport*—Submissions by witnesses before the Committee in Montreal stressed the point that they did not want a shifting of flights from Dorval to Mirabel—especially flights to the northeastern United States. These flights are required for business travel between the Dorval region and the United States and also to more distant parts of Canada. Businessmen believe that a transfer of flights to Mirabel will cause inconvenience and delays because of poor surface trans-

III-TRANSPORT AÉRIEN

Analyse des témoignages

19. *Aéroport de Mirabel*—Pour assurer l'avenir de Mirabel, ses responsables proposent qu'il devienne le principal centre de services de fret aérien en Amérique du Nord. Ils font valoir les faits suivants à l'appui de leur position: Montréal est au centre de toute une série de routes orthodromiques qui relient le nord-est de l'Amérique du Nord à l'Europe, à l'Extrême-Orient, à l'Amérique du Sud et à l'Afrique occidentale, ce qui permettrait des économies de combustible; Mirabel dispose par ailleurs d'entrepôts adéquats et offre des possibilités de correspondance avec un réseau de distribution multimodal; l'aéroport est ouvert jour et nuit, et offre l'avantage d'une zone franche de deux ans pour le fret.

20. Le principal sujet de préoccupation signalé dans le mémoire des autorités de Mirabel est l'avenir du trafic de voyageurs à Mirabel et à Dorval. Le nombre des passagers n'a en effet pas augmenté à Mirabel en raison des piètres moyens de transport avec Montréal et de l'absence de vols de correspondance vers Dorval ou d'autres aéroports. La meilleure façon d'assurer l'avenir de Mirabel serait donc d'y concentrer tous les vols commerciaux à destination de Montréal, à l'exception des vols intérieurs vers Toronto, Ottawa et vers des destinations au Québec. Les usagers actuels de Dorval ne sont cependant pas du même avis et préfèrent maintenir le *statu quo*. Transports Canada étudie en ce moment cette question et fera connaître ses conclusions dans le courant de l'année.

21. Transports Canada a examiné le problème de l'accès terrestre à Mirabel du point de vue du transport par train et par autobus, ce dernier moyen étant favorisé parce qu'il est beaucoup plus économique. Le Ministère poursuit également ses études sur cette question.

22. *Aéroport de Dorval*—Certains des témoins qui ont comparu devant le Comité à Montréal ont insisté sur le fait qu'ils ne voulaient pas que les vols soient transférés de Dorval à Mirabel, notamment ceux à destination du nord-est des États-Unis. Ces vols sont nécessaires aux voyages d'affaires entre la région de Dorval et les États-Unis, ainsi que vers des régions plus éloignées du Canada. Les hommes d'affaires estiment qu'un transfert des vols à Mirabel entraînera des

portation between Montreal and the airport and a shift of businesses away from the Dorval area.

23. *Toronto International Airport*—The major concern expressed by airport officials in discussions with the Committee is the passenger congestion at Terminal One. Because of this and the expected increases in air traffic in the 1980s, Transport Canada has developed a Draft Airport Master Plan for Toronto International Airport to define requirements for future improvements. Projections for the 1980s indicate that a third passenger terminal will be needed to cope with traffic increases in this decade. Officials feel that this third terminal will meet traffic requirements into the 1990s. The officials stated also that, while a fourth runway would not be needed until at least the 1990s, feasibility studies should be undertaken. A site located to the west of the existing air cargo area and east of the aircraft maintenance area has been identified as the most appropriate one for a third terminal at Toronto. All ground transportation at the airport is being studied by Transport Canada to determine the requirements of a third terminal and the results are expected to be released in March of 1982.

24. Concern was expressed in the Toronto hearings that General Aviation might be prevented from future use of the Toronto International Airport. Those concerned with General Aviation believe their existing landing rights at the airport are slowly being eroded and that proper consideration is not being given to maintenance and upgrading of the facilities for their continued use. They feel upgrading and expansion of General Aviation facilities at the Toronto International Airport is desirable and necessary if this sector of aviation is to grow without the costly provision of alternate services at another airport.

25. *Air Services to Smaller Centres*—Witnesses in Chicoutimi, Sept-Îles and Timmins expressed a number of general concerns to the Committee regarding the quality of air services to remote and smaller centres in Canada. These included poor air schedules which do not allow passengers to catch connecting flights; last minute schedule changes which cause delays; the use of inadequate equipment (e.g., small aircraft) on certain routes; higher fares on some routes in comparison with fares paid on comparable distances in southern Canada; airline monopoly which results in lack of competition on some routes; poor airport infrastructure (e.g., navigation aids, numbers of runways) at small centres which restricts the type of aircraft that can be used and the times aircraft can operate into and out of the local airports; and poor airport facilities (e.g., terminal space, baggage facilities). Resolution of these problems was viewed as vital in providing adequate air services to communities that are highly dependent on aircraft for passenger and freight transportation.

retards et des inconvénients divers étant donné la médiocrité des moyens de transport de surface entre Montréal et cet aéroport, ainsi que le départ de certaines entreprises de la région de Dorval.

23. *Aéroport international de Toronto (AIT)*—Le principal problème soulevé par les responsables de l'aéroport aux audiences du Comité est l'encombrement des passagers à l'Aérogare no 1. Pour cette raison et compte tenu de l'augmentation du trafic aérien prévue pour les années 80, le ministère des Transports a élaboré l'ébauche d'un Plan directeur de l'Aéroport international de Toronto en vue d'établir les futures améliorations qui s'imposent. Étant donné l'augmentation de trafic prévue pour les années 80, la construction d'une troisième aérogare s'impose. Les responsables affirment que cette aérogare pourra répondre aux besoins des dix prochaines années et plus, et voudraient, même si la construction d'une quatrième piste n'est pas nécessaire avant les années 90 au moins, que cette possibilité fasse l'objet d'études de faisabilité. On a déjà envisagé l'emplacement idéal de cette nouvelle aérogare de Toronto, à l'ouest des installations actuelles de fret aérien et à l'est des hangars d'entretien des appareils. Pour déterminer les besoins de cette aérogare, Transports Canada étudie tous les moyens de transport au sol de l'aéroport, et les résultats seront vraisemblablement connus en mars 1982.

24. Les représentants de l'aviation générale qui ont comparu aux audiences de Toronto se sont dits inquiets de ce que ce secteur ne puisse plus, à l'avenir, utiliser l'Aéroport de Toronto. Ils estiment qu'on empiète progressivement sur leurs droits actuels d'atterrissage dans cet aéroport et qu'on n'accorde pas l'importance voulue à l'entretien et à la modernisation des installations pour qu'ils continuent à les utiliser. À leur avis, l'amélioration et l'expansion des installations réservées à l'aviation générale à l'Aéroport international de Toronto sont souhaitables et nécessaires si l'on veut que ce secteur se développe en évitant les frais qu'entraînerait le recours à d'autres services dans un autre aéroport.

25. *Services aériens vers les petites villes*—Les témoins de Chicoutimi, Sept-Îles et Timmins ont fait valoir au Comité un certain nombre de préoccupations générales concernant la qualité des services aériens vers les centres éloignés et de moindre importance du Canada. Ils ont mentionné entre autres les horaires mal faits qui ne permettent pas aux passagers de prendre des correspondances, les changements d'horaire de dernière minute qui entraînent des retards, l'emploi de trop petits appareils pour certains vols, certains tarifs qui sont plus élevés que ceux payés plus au sud du Canada pour des vols de distance comparable, le monopole exercé par une compagnie aérienne (d'où un manque de concurrence sur certains itinéraires), la médiocrité de l'infrastructure des aéroports (comme les aides à la navigation et le nombre de pistes) dans les petits centres, ce qui restreint le genre d'appareils que l'on peut utiliser et les heures auxquelles les avions peuvent se poser et décoller dans les aéroports locaux, enfin, les piètres installations aéroportuaires (comme la taille des aérogares et les installations de livraison des bagages). D'après les témoins, la solution de ces problèmes est essentielle si l'on veut assurer des services aériens satisfaisants vers les localités qui sont tributaires de l'avion pour le transport des passagers et des marchandises.

26. *Airline Competition*—Witnesses expressed some concern over the Government's recently proposed Domestic Air Carrier Policy. It was felt by some, especially in Timmins, that less regulation and more competition should be allowed in remote areas, especially among third-level carriers and between third-level carriers and regional airlines. Third level carriers should also be allowed to use equipment suitable to the service they provide rather than being restricted to the use of non-turbo-jet aircraft for passenger services as set forth in the policy proposal. In addition, third-level carriers should have the opportunity to move up to regional status if financial and market conditions are favourable rather than restricting the regional airlines to their present number of four.

27. Concern was also voiced by witnesses in Toronto about the fact that the number of national carriers would be kept at two and no regional or charter operator would be allowed to move up to this level or to compete significantly with these established carriers. Here again, witnesses contended that increased competition would provide for better service and fare structures for the public.

28. *Compensation for Transportation Projects*—The issue of federal compensation for people who are adversely affected by airport construction, expansion, or for that matter, by any transportation project, was brought before the Committee. This issue was raised at Mount Hope, Ontario, where the witnesses voiced their concerns over the proposed expansion of the Hamilton Civic Airport. Specifically, they believe that residents located close to the perimeter of the airport should be eligible for compensation for the adverse effects of increased aircraft noise and for safety concerns that will arise from this expansion; at present this is not being done. They want the Government to develop a policy to compensate individuals who are adversely affected by any federal transportation project. The witnesses recommended that this compensation could take the form of expropriation of individual's land at fair market value, or monetary compensation to allow people to upgrade their homes to buffer noise, or to deal with other deleterious effects of transport projects.

29. *Aerospace Strategy*—It was stated by the deHavilland Aircraft Company Limited in Toronto that they have difficulty competing with foreign companies in aircraft sales because many of these companies are heavily subsidized by their governments. In order to compete, they feel that a national strategy for the aerospace industry should be developed in Canada. The company feels that at the core of this strategy there should be a financial program that would allow Canadian companies to compete with companies in other countries on an equal basis. Without an appropriate strategy, the aerospace industries will face a difficult future.

30. *Short Take-Off and Landing (STOL)*—The STOL service which has been approved for Toronto at the Toronto Island Airport was viewed as a positive step by witnesses who

26. *Concurrence entre les compagnies aériennes*—La politique sur les transporteurs aériens intérieurs annoncée récemment par le gouvernement est un sujet d'inquiétude aux yeux de certains témoins, notamment à Timmins, qui estiment qu'il faudrait relâcher les règlements et accroître la concurrence dans les régions éloignées, surtout parmi les transporteurs de troisième niveau, et entre ces derniers et les compagnies régionales. Les transporteurs de troisième niveau devraient également être autorisés à utiliser un matériel adapté aux services qu'ils offrent au lieu d'être limités à l'emploi d'appareils non équipés de turboréacteurs pour transporter des passagers, comme le stipule la politique proposée. En outre, les transporteurs de troisième niveau devraient être en mesure d'accéder au statut régional si les conditions financières et la conjoncture du marché sont favorables, plutôt que de limiter à quatre le nombre de compagnies aériennes régionales, comme c'est le cas à l'heure actuelle.

27. Les témoins qui ont comparu à Toronto ont dit regretter également qu'il n'y ait toujours que deux transporteurs nationaux et qu'aucun exploitant de compagnie régionale ou de vols nolisés ne soit autorisé à accéder à ce niveau ni à faire une concurrence sérieuse aux compagnies nationales. Là encore, selon les témoins, une plus grande concurrence permettrait d'offrir un meilleur service et de meilleurs tarifs au public.

28. *Indemnisation concernant les projets de transport*—Le Comité a été saisi du problème de l'indemnisation, par le gouvernement, des personnes touchées par la construction ou l'agrandissement des aéroports ou, en l'occurrence, par n'importe quel projet de transport. On a abordé ce problème à Mount Hope (Ontario), où les témoins ont exprimé leurs inquiétudes face au projet d'agrandissement de l'aéroport municipal de Hamilton. Plus précisément, ils estiment que les résidents qui demeurent aux abords de l'aéroport devraient être indemnisés du tort causé par l'augmentation du bruit et des risques dus à cet agrandissement; rien n'est prévu pour le moment. Les intéressés veulent que le gouvernement formule une politique visant à indemniser les personnes touchées par les projets de transport nationaux. Il pourrait s'agir, comme l'ont recommandé certains témoins, d'une expropriation des terres des particuliers à leur juste valeur marchande, ou d'une indemnisation en argent permettant aux gens d'améliorer leur maison pour amortir le bruit ou corriger tout autre effet néfaste des projets de transport.

29. *Stratégie de l'aérospatiale*—Les responsables de la société de Havilland qui ont comparu à Toronto ont déclaré être défavorisés par rapport aux sociétés étrangères concurrentes, lorsqu'ils cherchent à vendre leurs avions, car la plupart de ces compagnies sont fortement subventionnées par leur gouvernement. Pour que cette société soit compétitive, ses représentants estiment qu'il faut élaborer au Canada une stratégie nationale concernant l'industrie aérospatiale. Au cœur de cette stratégie se trouverait un programme financier permettant aux sociétés canadiennes d'être traitées sur un pied d'égalité et de faire une concurrence équitable à celles des autres pays, faute de quoi l'avenir de notre industrie aérospatiale est bien sombre.

30. *Avions à décollage et atterrissage courts (ADAC)*—La mise en place d'un service ADAC à l'aéroport de l'île de Toronto a été bien accueillie par les témoins. Ceux-ci ont

appeared before the Committee. They urged the Committee to recommend the immediate implementation of this service in order to improve air service to and from Metro-Toronto and to create more jobs in the aircraft industry in the region.

AIR TRANSPORTATION RECOMMENDATIONS

31. Your Committee submits the following recommendations for the Government's consideration:

(a) There should be no transfer of domestic or North American flights from Dorval to Mirabel.

(b) The Government reach the earliest possible agreement with the Government of Quebec with respect to ground access to Mirabel.

(c) Programs be accelerated for upgrading small and remote airports in northern Quebec and Ontario, including provision of better navigational aids, runways and passenger facilities.

(d) The Government devise methods of promoting better air services to northern centres, including just and reasonable fare structures, better scheduling and improved equipment.

(e) A Government study be initiated to evaluate the relative merits of airline deregulation as it pertains to Canadian air carriers. This should include an analysis of transportation policy as it relates to third-level, regional and main line carriers in Canada.

(f) The Ministry of Transport direct its attention to providing adequate facilities for General Aviation at Toronto.

(g) In response to the residents of Mount Hope and recognizing the overall problems associated with transport projects, the Government develop a broader policy of providing adequate compensation to the people adversely affected by noise and air pollution and safety concerns caused by the construction of new airports or unanticipated airport expansions.

(h) The Government develop a national aerospace strategy with a sound financial incentive program as its core to enable Canadian aircraft manufacturers to compete with highly subsidized foreign companies.

IV—MARINE TRANSPORTATION

Analysis of Testimony

32. *Ports*—Much of the testimony received by the Committee centred on the development of new ports or port facilities. This was especially true at Chicoutimi and Sept-Îles. In the case of Chicoutimi, one proposal calls for the relocation of the Port of Chicoutimi to Grande-Anse on the Saguenay River. The Committee toured the proposed site for relocation of the port and officials from the National Harbours Board highlighted its advantages over the present Port of Chicoutimi. These included deep water at the proposed site which would permit the port to handle larger and deeper draught vessels; year-round operation as opposed to seven months a year at Chicoutimi; overcoming the physical limitations to expansion of the present installations and permitting diversification of

exhorté le Comité à recommander l'entrée en service immédiate de ces appareils afin d'améliorer le service en provenance et à destination de Toronto et de créer plus d'emplois dans l'industrie aéronautique de la région.

RECOMMANDATIONS SUR LE TRANSPORT AÉRIEN

31. Votre Comité soumet les recommandations suivantes à l'attention du gouvernement:

a) Qu'aucun vol intérieur ou nord-américain ne soit transféré de Dorval à Mirabel.

b) Que le gouvernement signe le plus tôt possible avec le gouvernement du Québec une entente sur les moyens d'accès terrestre à Mirabel.

c) Que l'on accélère la réalisation des programmes de modernisation de petits aéroports éloignés du nord de l'Ontario et du Québec, et notamment l'amélioration des aides à la navigation, des pistes et des aérogares.

d) Que le gouvernement établisse divers moyens d'offrir de meilleurs services aériens aux villes des régions septentrionales, notamment en offrant des tarifs justes et raisonnables, en réorganisant les horaires, et en améliorant le matériel.

e) Que le gouvernement commande une étude en vue d'évaluer les avantages relatifs de la déréglementation des transporteurs aériens canadiens. Les auteurs de cette étude devraient analyser notamment la politique des transports concernant les transporteurs principaux, régionaux et de troisième niveau au Canada.

f) Que le ministère des Transports fournisse les installations nécessaires à l'Aviation générale à Toronto.

g) En réponse aux demandes de la population de Mount Hope, et compte tenu des problèmes généraux liés aux projets de transport, que le gouvernement élabore une politique plus globale visant à indemniser équitablement les gens touchés par le bruit, la pollution de l'air et les problèmes de sécurité occasionnés par la construction de nouveaux aéroports ou l'expansion imprévue des aéroports existants.

h) Pour permettre aux fabricants d'aéronefs canadiens de faire concurrence aux sociétés étrangères fortement subventionnées, que le gouvernement formule une politique nationale en matière d'aérospatiale reposant sur un solide programme d'encouragements financiers.

IV—TRANSPORT MARITIME

Analyse des témoignages

32. *Ports*—La plupart des témoignages entendus par le Comité portaient sur l'aménagement de nouveaux ports ou de nouvelles installations portuaires, notamment à Chicoutimi et à Sept-Îles. Pour Chicoutimi, un projet prévoit le déménagement du port à Grande-Anse, sur le Saguenay. Le Comité a visité l'emplacement prévu du nouveau port, et les responsables du Conseil des ports nationaux ont fait valoir les avantages que représentait le nouvel emplacement par rapport au port actuel. La profondeur de l'eau permettrait l'arrimage de navires à plus gros tirant d'eau et cet endroit pourrait rester ouvert toute l'année, contrairement au port de Chicoutimi, qui doit fermer cinq mois par an; il permettrait en outre de surmonter les limites matérielles du port actuel, qui bloquent toute expansion

port traffic; the permanent removal of the danger inherent in the present oil tank storage located within the city; and the ability to ship export grain from the west with the existing railroad linking Chicoutimi to Winnipeg.

33. The proposal for port development at Sept-Îles calls for the development of a deep water superport at Pointe-Noire in the Bay of Sept-Îles. This location offers suitable development potential with water depth to accommodate any size vessel; availability of backup land; potential for expansion; and ice-free year-round operation. Sept-Îles views this development as necessary in order to diversify the regional economy, deter out-migration of the work force and provide modern facilities for the shipment of grain and trans-shipment of coal. Witnesses also believed that the full potential of the port could be better realized if the National Harbours Board would actively promote it to potential customers and the local Port Authority be given decision-making powers and the authority to participate in any new port developments.

34. *Shipbuilding and Ship Repair*—A major concern of shipyards and shipbuilders, such as Davie Shipbuilding in Lévis, Quebec, and Upper Lakes Shipping in St. Catharines, Ontario, is the loss of orders for ships from Canadian yards to foreign competition. Foreign yards have a competitive advantage because of their economies, and lower interest rates which permit cheaper construction of vessels. The witnesses contended that the lack of federal funding for drydock expansion at Great Lakes ports also adds to the industry's problems. According to them this funding is required in order to have an efficient ship repair capability for ships using the Great Lakes and Seaway system.

35. *The St. Lawrence Seaway and the Great Lakes*—Witnesses raised concerns about the Seaway system and the Great Lakes at the hearings in St. Catharines. Major concerns regarding the Seaway system focussed on tolls, extension of the season, and expansion of the Seaway's capacity. With regard to tolls, it was felt by the witnesses that any increase should be viewed with caution as it could result in a diversion of traffic to other systems such as the Mississippi River. In order to handle larger ships, planning needs to take place for future expansion of the Seaway's capacity. Finally, there is the question of lengthening the Seaway's season. Lengthening the season, with guaranteed opening and closing dates, would allow for a more even distribution of vessels and relieve traffic saturation along the Seaway.

36. Another point raised concerned fuel costs for Great Lakes fleets. Witnesses stated, that since marine transportation is a fuel-efficient means for carrying bulk materials, Canadian-registered vessels on international voyages should not be subject to the present surcharge on fuel, especially since railways and trucks are not subject to this surcharge. There is also a problem of pilotage on the Great Lakes west of Montreal. At present, rules call for ships' captains to apply for compulsory pilotage exemption. Witnesses viewed this as a

des installations, de diversifier le trafic portuaire, de supprimer le danger que constituent les réserves de pétrole situées dans la ville et d'ouvrir la voie à l'exportation maritime des céréales qui arrivent de l'Ouest par le chemin de fer reliant Chicoutimi à Winnipeg.

33. Quant à Sept-Îles, le projet prévoit l'aménagement d'un super-port en eau profonde à Pointe-Noire, dans la baie de Sept-Îles. La profondeur de l'eau à cet endroit en fait un site susceptible de développement et capable de recevoir des navires de toutes dimensions; on y trouve des terrains constructibles et le site offre des possibilités d'expansion et d'exploitation douze mois par an. La ville de Sept-Îles considère cet aménagement nécessaire pour favoriser la diversification de l'économie régionale, inciter la population active à rester sur place et pourvoir à l'existence d'installations modernes de chargement des céréales et de transbordement du charbon. Les témoins estimaient également que les installations du port pourraient être mieux employées si la Commission des ports nationaux en faisait activement la promotion auprès des clients éventuels, et si les autorités portuaires locales étaient autorisées à prendre des décisions et à participer à toute amélioration au port.

34. *Construction navale*—La perte de commandes en raison de la concurrence étrangère préoccupe beaucoup les chantiers navals et les constructeurs de navires, comme Davie Shipbuilding à Lévis (Québec) et Upper Lakes Shipping à St. Catharines (Ontario). Les chantiers navals des pays concurrents sont avantagés parce que la construction de navires y coûte moins cher en raison de l'économie et des taux d'intérêt peu élevés en vigueur dans ces pays. D'autre part, les témoins ont indiqué que le gouvernement devrait subventionner l'expansion des bassins de radoub dans les ports des Grands lacs, ce qui permettrait selon eux de disposer d'installations de réparation de navires efficaces pour les bateaux qui empruntent la Voie maritime et les Grands lacs.

35. *La Voie maritime du Saint-Laurent et les Grands lacs*—Les témoins entendus lors des audiences de St. Catharines ont exprimé des inquiétudes à l'égard de la Voie maritime et des Grands lacs. Les principaux sujets de préoccupation concernant la Voie maritime portaient sur le péage, la prolongation de la saison d'exploitation de la Voie maritime et l'accroissement de sa capacité. Pour ce qui est du péage, les témoins estiment qu'il faut réfléchir à deux fois avant de l'augmenter davantage, car cela risque d'entraîner un détournement du trafic vers d'autres réseaux comme celui du Mississippi. Pour que de plus gros navires puissent l'emprunter, il faut planifier l'expansion future de la capacité de la Voie maritime. Enfin, il faudrait qu'elle reste ouverte plus longtemps. En garantissant des dates d'ouverture et de fermeture et en prolongeant la saison, on pourrait mieux répartir le trafic et éviter l'engorgement de la Voie maritime.

36. Certains témoins ont également exprimé leurs inquiétudes face au coût du carburant pour les flottes des Grands lacs. Selon eux, comme le transport maritime est un moyen rentable de transport de matériaux en vrac, du point de vue énergétique, les navires immatriculés au Canada et qui parcourent le monde ne devraient pas être assujettis à la surtaxe actuelle sur le carburant, d'autant plus que les chemins de fer et les camions ne le sont pas. Enfin, ils ont soulevé le problème du pilotage dans les Grands lacs, à l'ouest de Montréal. À l'heure

hindrance since the Great Lakes fleet is already piloted by experienced captains and therefore should be exempt from compulsory pilotage rules.

37. *Port of Toronto*—Discussions with officials at the Port of Toronto dealt with some of the problems the port was experiencing. A major problem involves efforts to pay off a debt of \$27 million. The port wants to sell off some of its surplus land and use the funds to retire part of the \$27 million debt. The City of Toronto has put a freeze on such sales. Also contributing to the port's problems is a decline in the amount of goods shipped through it, especially coal.

MARINE TRANSPORTATION RECOMMENDATIONS

38. Your Committee submits the following recommendations for the Government's consideration:

(a) The Government proceed cautiously with the relocation of ports and/or the construction or expansion of super ports in Eastern Canada.

(b) The Government should reinstate the 20% subsidy for the shipbuilding industry which was reduced to 9% earlier this year, in order to restore the competitive position of Canadian shipyards.

(c) To alleviate traffic congestion and increase the tonnage handled on the St. Lawrence Seaway the Government should lengthen the Seaway's season and increase the capacity of the Seaway's facilities in order to handle more ships efficiently.

(d) The Government provide funding assistance for the construction of new drydock facilities in the Great Lakes.

(e) In order to take full advantage of fuel-efficient marine transport, the Government should rescind the fuel surcharge on Canadian ships on international voyages.

(f) The *Pilotage Act* should be amended to delete the requirement for Canadian Fleet Masters to apply for an exemption for compulsory pilotage when serving on vessels of the Canadian Great Lakes fleet operating west of Montreal.

actuelle, les capitaines doivent présenter une demande s'ils veulent être exemptés du recours obligatoire à un pilote. Selon les témoins, il s'agit là d'un embarras inutile, puisque les navires de la flotte des Grands lacs sont déjà pilotés par des capitaines expérimentés, qui devraient par conséquent être exemptés du pilotage obligatoire.

37. *Port de Toronto*—Les responsables du port de Toronto ont parlé essentiellement des problèmes que connaît le port, notamment le remboursement d'une dette de \$27 millions. Le gros problème, c'est que le port veut vendre une partie de son excédent de terres pour honorer une partie de sa dette de 27 millions tandis que la ville de Toronto a suspendu ce genre de ventes. La situation du port est encore aggravée par une diminution du volume de marchandises qui y sont chargées, notamment le charbon.

RECOMMANDATIONS SUR LE TRANSPORT MARITIME

38. Votre Comité soumet les recommandations suivantes à l'attention du gouvernement:

a) Que le gouvernement agisse avec prudence pour le transfert de ports, et la construction ou l'expansion de super-ports dans l'est du Canada.

b) Qu'afin de rendre les chantiers navals canadiens plus compétitifs, le gouvernement rétablisse sa subvention de 20% à l'industrie de la construction navale, après l'avoir ramenée à 9% au début de l'année.

c) Que, pour supprimer les encombrements et accroître le trafic sur la Voie maritime du Saint-Laurent, le gouvernement en prolonge la période d'exploitation et accroisse la capacité de ses installations pour que de plus gros navires puissent l'emprunter facilement.

d) Que le gouvernement accorde une aide financière à la construction de nouveaux bassins de radoub dans les Grands lacs.

e) Que, pour profiter au maximum des moyens de transport maritime qui consomment peu de carburant, le gouvernement lève la surtaxe sur le carburant imposée aux navires canadiens qui font des trajets internationaux.

f) Que, pour mettre un terme à la politique selon laquelle les capitaines canadiens qui pilotent des navires de la flotte canadienne à l'ouest de Montréal doivent demander une exemption pour ne pas être soumis au pilotage obligatoire, le gouvernement modifie la Loi sur le pilotage afin de supprimer cette anomalie.

APPENDIX

WITNESSES WHO APPEARED IN THE PROVINCE OF QUEBEC

Chicoutimi—August 31, 1981

City of Chicoutimi

Mayor Henri Girard.

Conseil régional de développement—Saguenay-Lac-St-Jean-Chibougamau Inc.

Mrs. Bernadette Audet, Vice-President.

Mr. Raymond Girard, Member, Social Affairs and Communications Committee.

ANNEXE

TÉMOINS ENTENDUS DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC

Chicoutimi—Le 31 août 1981

Ville de Chicoutimi

Maire Henri Girard.

Conseil régional de développement—Saguenay-Lac-St-Jean-Chibougamau Inc.

M^{me} Bernadette Audet, vice-présidente.

M. Raymond Girard, membre du Comité des Affaires sociales et des Communications.

Mr. Bertrand Santerre, Flying-school, CEGEP of Chicoutimi.

Regional Association of Industrial Commissioners of Saguenay-Lac-St-Jean-Chibougamau-Charlevoix

Mr. Gérald Brassard, Industrial Commissioner.

Mr. Donald Morissette, Industrial Commissioner.

Alcan Limited

Mr. Gérard Binette.

Port of Chicoutimi

Mr. Gérald Brassard, Chairman, Port Authority.

Mr. Yves Hébert, General Manager.

Saguenay Regional Chamber of Commerce

Mr. Daniel Dumais, Executive Secretary.

Individuals

Mr. Thomas-Eugene Simard.

Mr. Jean Gagnon.

Quebecair

Mr. Richard Look, Director, Development and Industry Affairs.

I O C Mining Company

Mr. Claude Viens, Supervisor, Personnel and Labour Relations.

Mr. Jean-Pierre Maltais, Director, Public Affairs.

Sept-Îles—August 31, 1981

City of Sept-Îles

Mayor Jean-Marc Dion.

City of Schefferville

Mayor Charles Bégin.

Port of Sept-Îles

Mr. Antoine Lapointe, Chairman, Port Authority.

Mr. Serge Tremblay, General Manager.

Mr. Ghyslain Lévesque, Director of Planning.

Community Adaptation Committee

Mr. André Gauthier, President.

Sept-Îles Chamber of Commerce

Mr. Eddy Landreville, President.

Mr. Jacques Hamel, past president.

Mr. Michel Gingras, General Manager.

La Corporation de promotion industrielle de Sept-Îles Inc.

Mr. Charles A. Langlois, Chairman.

Mr. André Coutu, Industrial Commissioner.

Regionair

Mr. Raymond Rochon, Director, Marketing and Public Relations.

M. Bertrand Santerre, École de pilotage au CEGEP de Chicoutimi.

Association régionale des commissaires industriels du Saguenay-Lac-St-Jean-Chibougamau-Charlevoix

M. Gérald Brassard, commissaire industriel.

M. Donald Morissette, commissaire industriel.

Alcan Limitée

M. Gérard Binette.

Port de Chicoutimi

M. Gérald Brassard, président, Administration portuaire.

M. Yves Hébert, directeur général.

Chambre de commerce régionale du Saguenay

M. Daniel Dumais, secrétaire exécutif.

Particuliers

M. Thomas-Eugène Simard.

M. Jean Gagnon.

Québecair

M. Richard Look, directeur, Développement et Affaires de l'industrie.

Compagnie Minière IOC

M. Claude Viens, surveillant, Personnel et Relations ouvrières.

M. Jean-Pierre Maltais, directeur, Affaires publiques.

Sept-Îles—Le 31 août 1981

Ville de Sept-Îles

Maire Jean-Marc Dion.

Ville de Schefferville

Maire Charles Bégin.

Port de Sept-Îles

M. Antoine Lapointe, président, Administration portuaire.

M. Serge Tremblay, directeur général.

M. Ghyslain Lévesque, directeur de la planification.

Comité d'adaptation communautaire

M. André Gauthier, président.

Chambre de Commerce de Sept-Îles

M. Eddy Landreville, président.

M. Jacques Hamel, président sortant.

M. Michel Gingras, directeur général.

La Corporation de promotion industrielle de Sept-Îles Inc.

M. Charles A. Langlois, président.

M. André Coutu, commissaire industriel.

Regionair

M. Raymond Rochon, directeur, Marketing et Relations publiques.

*Montreal—September 3, 1981**International Air Transport Association*

Mr. F.J.H. Johnston, Air Transport Director.

Mr. B. Boubly, Assistant to Air Transport Director.

Mr. D. Pengelly, Director, Public Relations (Western Hemisphere).

Transport 2000

Mr. Guy Chartrand, President.

Mr. Gérard Chagnon, Co-ordinator, Quebec Region.

Quebec Trucking Association

Mr. Jacques Alary, Executive Vice-President.

Mr. Louis Fahndrich, Director, Public Relations.

Voyageur Enterprises Ltd.

Mrs. Christine Sirsly, Vice-President, Transportation (Quebec).

Mr. Don Carmichael, Vice-President, Transportation (Ontario).

City of Granby

Mayor Paul-O. Trépanier.

WITNESSES WHO APPEARED IN THE PROVINCE OF ONTARIO

*Timmins—September 21, 1981**City of Timmins*

Mayor V.M. Powers

Timmins-Porcupine Chamber of Commerce

Mr. Graham Pope, President.

*Thunder Bay—September 22, 1981**Thunder Bay and District Labour Council*

Mr. Norman E. Richards, General Secretary.

Transport Committee—City of Thunder Bay

Alderman Sterling W. Lysnes, Chairman.

Canadian National Railways

Mr. R.W. Evans, Superintendent, Transportation.

CP Rail

Mr. J.A. Linn, Superintendent, Lakehead Division.

*St. Catharines—September 24, 1981**Port Weller Dry Docks*

Mr. Duncan Maxwell, President, Upper Lake Shipping Ltd.

Chamber of Commerce

Mr. Robert W. Savage, President, Quebec and Ontario Transportation Company Limited.

*Mount Hope—September 24, 1981**North East Runway Victims Association*

Mr. J. Allan Freeman, President.

*Montréal—Le 3 septembre 1981**Association du transport aérien international*

M. F.J.H. Johnston, directeur du Transport aérien.

M. B. Boubly, adjoint au directeur du Transport aérien.

M. D. Pengelly, directeur, Relations publiques (Hémisphère occidental).

Transport 2000

M. Guy Chartrand, président.

M. Gérard Chagnon, coordonnateur, région du Québec.

Association du camionnage du Québec

M. Jacques Alary, vice-président exécutif.

M. Louis Fahndrich, directeur des relations publiques.

Entreprises Voyageur Ltée

M^{me} Christine Sirsly, vice-présidente, Transport (Québec).

M. Don Carmichael, vice-président, Transport (Ontario).

Ville de Granby

Maire Paul-O. Trépanier.

TÉMOINS ENTENDUS DANS LA PROVINCE D'ONTARIO

*Timmins—Le 21 septembre 1981**Ville de Timmins*

Maire V.M. Powers

Chambre de commerce de Timmins-Porcupine

M. Graham Pope, président.

*Thunder Bay—Le 22 septembre 1981**Thunder Bay and District Labour Council*

M. Norman E. Richards, secrétaire général.

Comité des transports—Ville de Thunder Bay

M. Sterling W. Lysnes, échevin-président.

Chemins de fer nationaux du Canada

M. R.W. Evans, surintendant, Transports.

C.P. Rail

M. J.A. Linn, Surintendant, Division de Lakehead.

*St. Catharines—Le 24 septembre 1981**Cales sèches de Port Weller*

M. Duncan Maxwell, président, *Upper Lake Shipping Ltd.*

Chambre de commerce

M. Robert W. Savage, président, *Quebec and Ontario Transportation Company Limited.*

*Mount Hope—Le 24 septembre 1981**North East Runway Victims Association*

M. J. Allan Freeman, président.

Regional Municipality of Hamilton-Wentworth

Mrs. Anne Jones, Regional Chairperson.

Glanbrook Township

Mayor Donald W. Weylie.

Ancaster Township

Mayor Ann Sloat.

Flamborough Township

Mayor Betty Ward.

Member of the Ontario Legislature

Mr. Eric G. Cunningham (Lib) MLA, Wentworth North Riding.

Hamilton Airport Committee

Alderman Fred Lombardo, Chairman.

Individuals

Mr. John White.

Mr. Ralph Hyslop.

Mr. Lyle DeMille.

Mr. Stanley J. Suggett.

Mr. Ronald U. Ewart.

*Toronto—September 25, 1981**The Municipality of Metropolitan Toronto*

Mr. Paul V. Godfrey, Metropolitan Chairman.

The Toronto International General Aviation Society

Mr. C. Blaine Bowyer, Chairman.

Tri-Municipal Committee of Toronto Airport

Mayor Archdekin, City of Brampton.

Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers

Mr. James A. Levia, National Vice-President.

Mr. Ted Johnston, Regional Vice-President for the Great Lakes Region.

Toronto-Peterborough-Havelock Line Passenger Association

Mr. Leslie A. Parkes, President.

Mr. B.R. Newton, Actuary.

City of Peterborough

Mayor Robert Barkar.

Metro Toronto Residents' Action Committee

Mr. Harold Morrison, Chairman.

Mr. David A. Scott, Secretary.

Gray Coach Lines Limited

Mr. James H. Kearns, President.

Canadian Railway Labour Association

Mr. Ed Abbott, Executive Secretary.

Municipalité régionale de Hamilton-Wentworth

M^{me} Anne Jones, présidente régionale.

Canton de Glanbrook

Maire Donald W. Weylie.

Canton d'Ancaster

Maire Ann Sloat.

Canton de Flamborough

Maire Betty Ward.

Député à l'assemblée législative de l'Ontario

M. Eric G. Cunningham (Lib) député, circonscription de Wentworth Nord.

Hamilton Airport Committee

M. Fred Lombardo, échevin-président.

Particuliers

M. John White.

M. Ralph Hyslop.

M. Lyle DeMille.

M. Stanley J. Suggett.

M. Ronald U. Ewart.

*Toronto—Le 25 septembre 1981**The Municipality of Metropolitan Toronto*

M. Paul V. Godfrey, président métropolitain.

The Toronto International General Aviation Society

M. C. Blaine Bowyer, président.

Tri-Municipal Committee of Toronto Airport

Maire Archdekin, Ville de Brampton.

Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers

M. James A. Levia, vice-président national.

M. Ted Johnston, vice-président régional pour la région des Grands lacs.

Toronto-Peterborough-Havelock Line Passenger Association

M. Leslie A. Parkes, président.

M. B.R. Newton, actuaire.

Ville de Peterborough

Maire Robert Barkar.

Metro Toronto Residents' Action Committee

M. Harold Morrison, président.

M. David A. Scott, secrétaire.

Gray Coach Lines Limited

M. James H. Kearns, président.

Association des syndicats de cheminots canadiens

M. Ed Abbott, secrétaire exécutif.

Individual

Mr. Jim Carbin.

Wardair Canada Limited

Mr. Maxwell W. Ward, President.

OFFICIALS FROM THE DEPARTMENT OF TRANSPORT WHO BRIEFED THE COMMITTEE IN THE PROVINCE OF QUEBEC

Montreal—August 30, 1981

Mirabel

Mr. André Dumas, Quebec Regional Administrator (Air).

Mr. Jean Larivière, Planning Manager, Montreal Airport Systems.

Mr. André Bellemare, Project Manager, Action Mirabel.

Chicoutimi—August 31, 1981

Port of Chicoutimi

Mr. Gérald Brassard, Chairman, Chicoutimi Port Authority.

Mr. Yves Hébert, General Manager of Port of Chicoutimi.

Quebec City—September 1, 1981

Port of Quebec

Mr. Jean-Paul Biron, Chairman, Quebec Port Authority.

Mr. Henri Allard, General Manager of Port of Quebec.

Quebec City—September 2, 1981

Coast Guard

Mr. Jean-Paul Godin, Regional Director, Coast Guard (Laurentian Region).

Montreal—September 5, 1981

Port of Montreal

Mr. Nicolas Beshwatty, Director General, Port of Montreal.

Mr. Roméo Boyer, Chairman, Montreal Harbour Commission.

St-Lambert—September 5, 1981

St-Lambert Station

Mr. E.J. Rossie, Vice-President, Eastern Region.

Ville LaSalle—September 5, 1981

LaSalle Hydraulics Research Center

Mr. Ralph Smith, Chief of Waterways Development.

OFFICIALS FROM THE DEPARTMENT OF TRANSPORT WHO BRIEFED THE COMMITTEE IN THE PROVINCE OF ONTARIO

Timmins—September 21, 1981

*Timmins Airport**Particulier*

M. Jim Carbin.

Wardair Canada Limited

M. Maxwell W. Ward, président.

REPRÉSENTANTS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS QUI ONT RENSEIGNÉ LE COMITÉ DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC

Montréal—Le 30 août 1981

Mirabel

M. André Dumas, administrateur régional du Québec (Air).

M. Jean Larivière, directeur, Planification, Réseau des aéroports de Montréal.

M. André Bellemare, directeur, Action Mirabel.

Chicoutimi—Le 31 août 1981

Port de Chicoutimi

M. Gérald Brassard, président, Administration portuaire.

M. Yves Hébert, directeur général du Port de Chicoutimi.

Québec—Le 1^{er} septembre 1981

Port de Québec

M. Jean-Paul Biron, président, Administration portuaire.

M. Henri Allard, directeur général du Port de Québec.

Québec—Le 2 septembre 1981

Garde côtière

M. Jean-Paul Godin, directeur régional, Garde côtière, (Région laurentienne).

Montréal—Le 5 septembre 1981

Port de Montréal

M. Nicolas Beshwatty, directeur général du Port de Montréal.

M. Roméo Boyer, président, Administration portuaire.

Saint-Lambert—Le 5 septembre 1981

Station Saint-Lambert

M. E.J. Rossie, vice-président, région de l'Est.

Ville LaSalle—Le 5 septembre 1981

Centre de recherche en hydraulique

M. Ralph Smith, chef du Développement des voies navigables.

REPRÉSENTANTS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS QUI ONT RENSEIGNÉ LE COMITÉ DANS LA PROVINCE D'ONTARIO

Timmins—Le 21 septembre 1981

Aéroport de Timmins

Mr. Ted Livingston, Regional Manager Airport and Properties.

Mr. Richard Koroscil, Airport Manager.

Thunder Bay—September 22, 1981

Lakehead Harbour Commission

Mr. W.J. Clemens, Chairman of Lakehead Harbour Commission.

Toronto—September 23, 1981

International Airport

Mr. Dave McAree, General Manager, Toronto Airport.

Toronto—September 23, 1981

Stolport on the island

Mr. Monte Kwinter, Chairman of the Toronto Harbour Commission.

St. Catharines—September 24, 1981

St. Lawrence Seaway

Mr. W.A. O'Neil, President of the St. Lawrence Seaway Authority.

Mr. Malcolm Campbell, Vice-President Western Region.

Toronto—September 25, 1981

Port of Toronto

Mr. Monte Kwinter, Chairman of the Toronto Harbour Commission.

OFFICIALS FROM PRIVATE ORGANISATIONS AND CROWN CORPORATIONS WHO BRIEFED THE COMMITTEE IN THE PROVINCES OF QUEBEC AND ONTARIO

Bombardier Limited

La Pocatière, Quebec—September 1, 1981

Mr. Raymond Royer, President of Mass Transit Division.

Mr. Carl Mawby, Vice-President, Marketing.

Mr. Roland Gagnon, General Manager, La Pocatière Division.

Mr. André Roy, Vice-President, Finance.

Mr. Gaston Hébert, Director, Research & Development Department.

Davie Shipbuilding

Lauzon, Quebec—September 2, 1981

Mr. W.H. White, President.

The Canadian National Railways

Montreal, Quebec—September 3, 1981

Mr. J. Gratwick, Vice-President, Corporate Affairs.

Mr. R.E. Lawless, President, CN Rail.

M. Ted Livingston, gestionnaire régional, Aéroports et installations.

M. Richard Koroscil, gérant de l'aéroport.

Thunder Bay—Le 22 septembre 1981

Commission portuaire de Lakehead

M. W.J. Clemens, président de la Commission portuaire de Lakehead.

Toronto—Le 23 septembre 1981

Aéroport international

M. Dave McAree, directeur général de l'Aéroport de Toronto.

Toronto—Le 23 septembre 1981

Adacport de l'île de Toronto

M. Monte Kwinter, président de la Commission portuaire de Toronto.

St. Catharines—Le 24 septembre 1981

Voie maritime du St-Laurent

M. W.A. O'Neil, président de la Voie maritime du Saint-Laurent.

M. Malcolm Campbell, vice-président de la région de l'Ouest.

Toronto—Le 25 septembre 1981

Port de Toronto

M. Monte Kwinter, président de la Commission portuaire de Toronto.

REPRÉSENTANTS D'ORGANISMES PRIVÉS ET DE SOCIÉTÉS D'ÉTAT QUI ONT PRÉSENTÉ DES MÉMOIRES AU COMITÉ, AU QUÉBEC ET EN ONTARIO

Bombardier Limitée

La Pocatière, Québec—Le 1^{er} septembre 1981

M. Raymond Royer, président de la Division du Transport en commun.

M. Carl Mawby, vice-président, Marketing.

M. Roland Gagnon, directeur général, Division de La Pocatière.

M. André Roy, vice-président, Finances.

M. Gaston Hébert, directeur, Division de recherche et développement.

Chantiers Davie Ltd

Lauzon, Québec—Le 2 septembre 1981

M. W.H. White, président.

Les chemins de fers nationaux du Canada

Montréal, Québec—Le 3 septembre 1981

M. J. Gratwick, vice-président, Affaires générales.

M. R.E. Lawless, président, Canadien National Rail.

Mr. C.F. Armstrong, President, CN Holdings.

Mr. Y.H. Masse, Vice-President, St. Lawrence Region.

Mr. R.P. Rennie, Chief, Technical Research, CN Rail Research.

Mr. R. Cass, Assistant Chief, Technical Research.

Mr. P. Berthiaume, Manager, CN Rail Research Centre.

Mr. N. Caldwell, Senior Research Engineer.

Air Canada

Dorval, Quebec—September 3, 1981

Mr. P.J. Jeannot, Executive Vice-President & Chief of Airline Operations.

Mr. L.M. Raverty, Group Vice-President, Airline Technical Operations.

Mr. J.C. McDougall, Vice-President, Maintenance.

Mr. R.E. Morawski, Director, Aircraft Maintenance.

Mr. C.R. Watson, Director, Power Plant & Unit Maintenance.

Mr. J. Laviolette, Superintendent, Avionic Units.

Mr. L.F. McIntyre, Senior Director, Payload & Operations Control.

Mr. W.L. Reeves, Communications Manager, In-Flight Service.

Via Rail Canada Inc.

Montreal, Quebec—September 4, 1981

Mr. J. Frank Roberts, Chairman, President and Chief Executive Officer.

Mr. Garth C. Campbell, Vice-President of Marketing.

Mr. Gilles Dufault, Director General, Corporate Affairs.

Mr. Gabriel Fortin, Q.C., Vice-President, Law and Secretary of the Company.

Mr. J.L. Moisan, Vice-President, Via Quebec.

Mr. D. Simanowski, Manager, Marketing, Via Quebec.

Mr. Pierre Lortie, Manager, Customer Services.

Mr. D. Goldthorp, General Supervisor, Central Reservation Office.

Nicky Baktis, Coordinator, Via 1.

Micheline Boulanger, Senior Clerk.

Mr. Jean Potvin, Coordinator, Customer Services.

Mr. André Roy, Nicole Berthiaume, Telephone Sales Agents.

M. C.F. Armstrong, président, Entreprises Canadien National.

M. Y.H. Masse, vice-président, Région du Saint-Laurent.

M. R.P. Rennie, chef, Recherches techniques, Canadien National Rail.

M. R. Cass, chef adjoint, Recherches techniques, Centre de Recherches, Canadien National Rail.

M. P. Berthiaume, directeur, Centre des recherches, Canadien National Rail.

M. N. Caldwell, ingénieur principal—Recherches.

Air Canada

Dorval, Québec—Le 3 septembre 1981

M. P.J. Jeannot, vice-président général, chef des Affaires aériennes.

M. L.M. Raverty, vice-président de groupe, Affaires aériennes techniques.

M. J.C. McDougall, vice-président, Maintenance.

M. R.E. Morawski, directeur, Maintenance avions.

M. C.R. Watson, directeur, Maintenance groupes, motopropulseurs et unités.

M. J. Laviolette, Surintendant, Unité d'avionique.

M. L.F. McIntyre, directeur principal, Contrôle charge marchande et exploitation.

M. W.L. Reeves, chef des communications, Service en vol.

Via Rail Canada Inc.

Montréal, Québec—Le 4 septembre 1981

M. U. Frank Roberts, président du Conseil et président PDR.

M. Garth C. Campbell, vice-président du Marketing.

M. Gilles Dufault, directeur général des Affaires institutionnelles.

M. Gabriel Fortin, c.r., vice-président aux Affaires juridiques et secrétaire général.

M. J.L. Moisan, vice-président, Via Québec.

M. D. Simanowski, directeur, Marketing, Via Québec.

M. Pierre Lortie, directeur, Services à la clientèle.

M. D. Goldthorp, superviseur général, Bureau central des réservations.

Nicky Baktis, coordonnatrice, Via 1.

Micheline Boulanger, commis principal.

M. Jean Potvin, coordonnateur, Services à la clientèle.

M. André Roy, Nicole Berthiaume, vendeur et vendeuse au téléphone.

*Canadair Limited**Montreal, Quebec—September 4, 1981*

Mr. W.H. Walford, Vice-President, Corporate Planning.
Mr. R.A. Pickler, Director, Public Relations.
Mr. K.N. Dommett, Manager, Advertising.
Mr. Jim Ross, Challenger Marketing.
Mr. R. Internoscia, In Training.

*The deHavilland Aircraft Company of Canada Limited**Downsview, Ontario—September 23, 1981*

Mr. John W. Sandford, President and Chief Executive Officer.
Mr. R.B. McIntyre, Special Consultant.
Mr. Arthur Toplis, Manager, Market Analysis.
Mr. R.G. McCall, Vice-President, Operations.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issue No. 35 and Issue No. 39 which includes this report*) is tabled.

Respectfully submitted,

*Canadair Limitée**Montréal, Québec—Le 4 septembre 1981*

M. W.H. Walford, vice-président, Planification.
M. R.A. Pickler, directeur, Relations publiques.
M. K.N. Dommett, gérant, Publicité.
M. Jim Ross, Commercialisation du Challenger.
M. R. Internoscia, Formation.

*La Société deHavilland Aircraft du Canada, Limitée**Downsview, Ontario—Le 23 septembre 1981*

M. John W. Sandford, président et directeur général.
M. R.B. McIntyre, expert-conseil spécial.
M. Arthur Toplis, directeur, Analyse de marché.
M. R.G. McCall, vice-président, Opérations.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicule no 35 et fascicule no 39 qui comprend le présent rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Chairman

MAURICE A. DIONNE

Le président

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, DECEMBER 15, 1981
(65)

[Text]

The Standing Committee on Transport met, *in Camera*, at 11:20 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Forrestall, Heap, Mayer, McCain, Nowlan, Oberle, Reid (*St. Catharines*) and Turner.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, relating to federal transportation policies and programs within Central Canada. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, July 7, 1981, Issue No. 35*).

The Committee proceeded to consider its draft report to the House relating to federal transportation policies and programs within Central Canada.

The report, as amended, carried.

It was agreed,—That the Chairman be authorized to make such typographical and editorial changes which may be necessary without changing the substance of the Draft Report to the House.

Ordered:—That the Chairman report to the House.

On motion of Mr. Forrestall, it was agreed,—That the printing of Issue No. 39 of the Standing Committee on Transport be increased from 1,000 copies to 1,500 copies.

At 12:35 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 15 DÉCEMBRE 1981
(65)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à huis clos à 11 h 20 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Forrestall, Heap, Mayer, McCain, Nowlan, Oberle, Reid (*St. Catharines*) et Turner.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi concernant les politiques et programmes fédéraux des transports dans le Canada central. (*Voir procès-verbal du mardi 7 juillet 1981, fascicule no 35*).

Le Comité entreprend l'étude de son projet de rapport à la Chambre concernant les politiques et programmes fédéraux des transports dans le Canada central.

Le rapport modifié est adopté.

Il est convenu,—Que le président soit autorisé à faire les changements d'ordre typographique ou de forme qui pourraient être nécessaires sans changer la substance du projet de rapport à la Chambre.

Il est ordonné—Que le président fasse rapport à la Chambre.

Sur motion de M. Forrestall, il est convenu,—Que l'on augmente l'impression du fascicule no 39 du Comité permanent des transports de 1,000 à 1,500 exemplaires.

A 12h 35, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7

